

Presiden Jokowi
& Menteri BUMN Rini Soemarno
Blusukan di Tanjung Perak

Semarak HUT
Pelindo Marine Service &
Berlian Jasa Terminal Indonesia

Pelabuhan Utar Kumai
Bantu Evakuasi
Air Asia QZ8501

FREE MAGAZINE
Edisi 195 - Februari 2015

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III



Jokowi:
Terminal Gapura Surya Nusantara
Jadi Standar Pelabuhan di Indonesia



9 772252 476698

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III



www.majalahdermaga.co.id Leading in Port Information

**Semoga di Tahun Kambing Kayu Ini,
Keberkahan Selalu Dilimpahkan
kepada Kita Bersama.**



Gong Xi Fa Cai 2566
Selamat Tahun Baru Imlek

Apa kabar pembaca?

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena tak terasa Majalah DERMAGA, majalah kesayangan kita, referensi pelabuhan terdepan, tahun ini berusia 26 tahun. Angka 26 adalah angka kematangan. Bila angka itu dikaitkan dengan usia manusia, maka pada usia 26 itu ada yang sudah berkeluarga, memiliki anak, atau bahkan baru berencana menikah, meniti karier dan harapan. Intinya, usia 26 ada adalah usia penuh harapan. DERMAGA bukan hanya di usia 26, setiap tahun tetap dan selalu berharap, majalah ini bisa menjadi referensi pelabuhan terdepan menjadi bacaan pertama Anda, pembaca setia.

Edisi Februari kali ini masih diisi dengan refleksi kinerja Pelindo III. Refleksi atas kinerja di tahun yang telah berselang, sebagai dasar motivasi di tahun mendatang. Termasuk di Pelindo III Cabang Tanjung Perak dan sejumlah anak perusahaannya yang menjadi pilar dari gerbang ekonomi Surabaya dan Nusantara. Di depan ratusan stakeholder, General Manager dan para Direktur Utama memaparkan kinerja mereka dengan segala kerendahan hati untuk koreksi, namun tetap penuh motivasi.

Property Corner, Kalimas Corner, penataan zona labuh, pengerukan kolam Kalimas, Program Tanjung Perak bebas banjir dan Taman Tanjung Sadari, Terminal Gapura Surya Nusantara yang berfasilitas garbarata dan system check in, Portal Anjungan (PPK online, e nota, host to host dengan perbankan), serta anugerah Piala Prima Utama dari Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dan penghargaan Indonesian Future Business Leader versi Majalah SWA yang diterima Sang GM menjadi andalan paparan dari GM Tanjung Perak. Anak perusahaan yang lain seperti TPS, BJT, PMS, PHC dan PT Terminal Teluk Lamong tak ketinggalan turut memaparkan prestasinya.

Awal Januari lalu, Pelabuhan Tanjung Perak kedatangan 'tamu istimewa'. Presiden RI bersama Menteri BUMN Rini M. Soemarno dan Gubernur Jawa Timur Soekarwo secara spontan mengunjungi Terminal Gapura Surya Nusantara (GSN), penumpang kapal laut paling modern saat ini di Indonesia yang berlokasi di Pelabuhan Tanjung Perak. Menteri BUMN yang sebelumnya sudah berkunjung, dapat menjelaskan dengan lebih komprehensif kepada Presiden. Ia bersama Dirut Pelindo III Djarwo menyampaikan tentang standar pelayanan yang sudah sangat baik di Terminal GSN yang dimiliki oleh Pelindo III ini.

Kabinet saat ini gencar menggalakkan semangat kerja menjadikan akhir pekan juga dimanfaatkan untuk mendongkrak kinerja. Menteri BUMN, Rini M. Soemarno beserta sejumlah direksi BUMN melakukan kunjungan kerja di Surabaya, di pekan awal Januari. Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto bersama Direktur Operasi dan Pengembangan Bisnis Rahmat Satria dan Direktur Teknik dan Teknologi Informasi Husein Latief turut menemui dan mendampingi Menteri BUMN.

Pembaca, masih banyak lagi artikel menarik di DERMAGA yang layak Anda simak. Jangan lupa pantau berita terkini di www.majalahdermaga.co.id dan follow twitter kami juga berita terbaru di facebook.

Untuk kebersamaan selama 26 tahun, perkenankan kami menghaturkan terima kasih untuk segala dukungan selama ini. Selamat membaca!

DERMAGA

Edisi 195 | Februari 2015

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sekretaris Perusahaan

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

Hafidz Novalsyah

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima

imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah di luar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail: humas@pp3.co.id



Dicetak oleh: CV. Empat Sehati

Isi Di Luar Tanggung Jawab Percetakan

daftar isi

Februari 2015

Opini

7. Seberapa Penting Pengelolaan Orang (Bukan Uang)

Gate In

10. Dana Pensiun Pelindo Purnakarya (DP3) Diluncurkan
12. Pelindo III Bantu Evakuasi Korban Air Asia QZ8501
14. Pelindo III:
Kunjungan Kapal Pesiar 2014
Meningkat 11,5 Persen
16. Pelindo III Tambah Empat RTG di Terminal Berlian
18. HUT PT PMS
Nuansa Keakraban pada Perayaan Ultah yang Berbeda
21. Tambaklorok Jadi Kampung Bahari
22. Pelindo III Implementasikan Teknologi
Docking System Pertama di Dunia
24. Semarak HUT Ke-13 BJTI

Vender

26. Memacu Petikemas di Tanjung Wangi

Stevedoring

30. Stakeholder Gathering 2014
Refleksi Pelayanan Publik
di Pelabuhan Tanjung Perak

Cargodoring

34. Jokowi Blusukan Ke Pelabuhan Tanjung Perak



7



12



26



34



30



42



44



52

Bolder

- 38. Pelabuhan Tanjung Perak Semakin Diminati Kapal Pesiar
- 39. Tanjung Perak Kembalikan Kejayaan Laut Nusantara
- 42. Strategi Pelindo III Kembangkan Pelabuhan Tanjung Perak

Garbarata

- 44. Terminal Teluk Lamong Awal Otomatisasi Pelabuhan di Indonesia
- 46. Nikmatnya Transportasi Publik di Eropa
- 50. Misi Bisnis Singapore Logistic Association



54

Behandle

- 52. Wisata Bahari Program Unggulan

Trolly

- 54. Safari BUMN Menteri Rini

Boom

- 56. Laweyan, Lebih dari Sekedar Kampung Batik
- 58. Dubai, Kota Maritim Terbesar di Dunia
- 60. Integrasi Wisata Maritim Banyuwangi
- 62. Cidomo, Ikon Wisata Gili Trawangan



60

Kunjungan Kerja DPRD Kotabaru ke Pelindo III

Pelindo III menerima kunjungan kerja anggota Komisi II DPRD Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan di Kantor Pusat Pelindo III, Surabaya, awal Januari 2014. Sembilan orang wakil rakyat yang datang dipimpin oleh Ketua DPRD Alfisah. Rombongan ditemui oleh Direktur Teknik dan Teknologi Informasi Pelindo III Husein Latief dan Sekretaris Perusahaan Yon Irawan beserta jajarannya.

Pada kunjungan kerja tersebut kedua pihak terlibat diskusi menarik, Alfisah menanyakan penyebab turunnya kontribusi Pelindo III pada PAD Kabupaten Kotabaru. Hal tersebut kemudian dijelaskan oleh Husein bahwa ternyata ada pengguna jasa yang belum menyelesaikan pembayaran dalam jumlah cukup besar kepada Pelindo III, di mana sebagian dari piutang tersebut harus disetorkan ke Pemerintah Daerah Kotabaru. Husein juga mengingatkan "Kita bersama perlu mencari alternatif lain untuk kontribusi PAD, misalnya Pemda dapat mengarahkan para pengusaha batubara untuk memanfaatkan Pelabuhan



Stagen untuk bisnisnya," ujar Husein. Pelindo III juga menegaskan komitmennya untuk selalu taat pada peraturan yang berlaku dalam berkontribusi pada pemerintah, misalnya melarang adanya sumbangan langsung, sifatnya harus kerjasama dan misalnya bina lingkungan harus diserahkan langsung kepada masyarakat yang membutuhkan. (Lamong)

Pengoperasian Perdana Armada Angsuspel



Peningkatan kualitas pelayanan terminal penumpang dengan berdirinya Terminal Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya perlu diimbangi dengan peningkatan penyediaan angkutan khusus penumpang pelabuhan (Angsuspel). "Kekhawatiran masyarakat pada kualitas pelayanan transportasi di pelabuhan menjadi awal bagi kita (Kopelindo III dan KPRI) untuk menunjukkan bahwa, khususnya di Pelabuhan Tanjung Perak, penumpang kapal laut terfasilitasi pelayanan transportasi yang baik melalui Angkutan pelabuhan," kata Ketua II Pengurus

Kopelindo III Faruq Hidayat pada saat pengoperasian perdana Angkutan pelabuhan Tanjung Perak. Koperasi Pegawai Pelindo III (Kopelindo III) dengan Koperasi Pegawai Dinas Perhubungan (KPRI) bekerjasama dalam pengelolaan angkutan khusus di Pelabuhan Tanjung Perak (Angkutan pelabuhan). Seremoni sederhana tersebut dihadiri Ketua I Pengurus Kopelindo III Agus Hermawan, perwakilan KPRI Budi, dan Koordinator Angkutan pelabuhan Tanjung Perak Zainal.

Angkutan pelabuhan tersebut untuk melayani penumpang kapal-kapal Pelni. Tidak menutup kemungkinan ke depannya berkembang melayani transportasi penumpang kapal lainnya dan bahkan turis kapal pesiar. "Kerja sama antara Kopelindo III dan KPRI harus ditingkatkan ke depannya, untuk memberikan layanan yang terbaik kepada penumpang," tambah Faruq. Angkutan pelabuhan tersebut rencananya akan dikembangkan juga untuk tersedia di Stasiun Gubeng, Terminal Bungurasih, dan Hotel Bekisar. Kendaraan yang digunakan minimal keluaran tahun 2010, tersertifikasi laik jalan, dan dilengkapi oleh GPS. Tarif menggunakan perhitungan resmi dan berdasarkan per kilometer jalan. Apalagi kebanyakan penumpang kapal laut biasanya berkelompok dan membawa barang, maka armada Angkutan pelabuhan yang menggunakan minibus tujuh penumpang sangat ekonomis. (Lamong)

Pisah Sambut GM Pelindo III Gresik

Proses mutasi, rotasi, demosi maupun promosi suatu jabatan merupakan bagian dari pembinaan dan pengembangan pola karir serta peningkatan kinerja SDM di lingkungan Pelindo III. Pada Pelindo III Cabang Gresik telah dilakukan pergantian jabatan General Manager dari semula Machmud Samsudin yang menjabat periode tahun 2012–2014 digantikan oleh Onny Djayus. Acara pelantikan dan serah terima jabatan sudah dilakukan

pada tanggal 31 Desember 2014 di Kantor Pusat Pelindo III, Surabaya. Acara tersebut dihadiri oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan diselenggarakan bersamaan dengan pelantikan dan serah terima jabatan pejabat struktural lainnya, termasuk Machmud Samsudin yang dilantik sebagai Direktur Utama PT Pelindo Energi Logistik (PEL). Unit usaha baru Pelindo III yang bergerak di bidang jasa energi.



Pada 13 Januari 2015, bertempat di halaman kantor Pelindo III Cabang Gresik diselenggarakan acara pisah sambut General Manager. Acara dihadiri sekitar 150 tamu undangan pejabat lembaga/instansi pemerintahan Kabupaten Gresik, direksi anak perusahaan di lingkungan Pelindo III, rekan bisnis serta beberapa perusahaan pelayaran pengguna jasa kepelabuhanan. Pada acara tersebut disampaikan pula sambutan dan kesan pesan dari Bupati Gresik Sambari Halim R yang pada intinya diharapkan adanya sinergi yang baik antara Pelabuhan Gresik, KSOP Gresik, Pemerintah Daerah serta perusahaan-perusahaan yang lain untuk memberikan yang terbaik bagi lingkungan sekitar dan khususnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Gresik. (Manyar)

SS Media Kunjungi Teluk Lamong

Kru Suara Surabaya (SS) Media berkesempatan untuk melakukan kunjungan ke anak usaha PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), PT Terminal Teluk Lamong pada akhir Januari. Rombongan yang berjumlah 23 orang tersebut melakukan perjalanan menggunakan kapal pesiar Artama III milik Pelindo Marine Service (PMS) yang juga anak usaha Pelindo III. Kapal ini memiliki awak kapal yang sebagian besar perempuan. Peserta kunjungan sibuk berfoto ria sembari menikmati kudapan ringan dan buah yang disajikan. Sebagian yang lain bahkan berkaraoke bersama.

Rute yang diambil pada pagi yang cerah tersebut yakni berkeliling di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak dengan melintasi Monumen Jalesveva, Jembatan Suramadu, Terminal Jamrud, Nilam, dan Berlian, galangan PMS, serta Terminal Petikemas Surabaya. Didampingi oleh Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto dan disambut



oleh Direktur Operasional & Teknik PT Terminal Teluk Lamong, Agung Kresno Sarwono, rombongan melihat peralatan serba canggih yang dimiliki Terminal Teluk Lamong. "Teluk Lamong memiliki fasilitas yang luar biasa dan layak untuk dibanggakan", ujar Iman Dwi Hartanto, penyiar sekaligus penanggung jawab pemberitaan SS Media. (Manyar)

Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT) di TPKS Diresmikan

Harapan pengguna jasa pelabuhan akhirnya dapat terpenuhi, yaitu telah diresmikannya operasional Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT) oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Tanjung Emas pada awal Januari ini di CFS/CY3 lokasi Terminal Petikemas Semarang. Menurut KSOP Tanjung Emas Capt. Karolus Sengaji bahwa tepat awal tahun 2015 pada akhirnya TPFT ini dapat dimulai. Sebelumnya telah dilakukan pembahasan bersama antara Bea Cukai, Karantina, dan TPKS untuk menyatukan sistem prosedur masing-masing menjadi terpadu. TPFT diharapkan dapat membuat *dweeling time* yang sudah bagus ini yaitu rata-rata 6 hari bisa lebih dipercepat menjadi 3 sampai 4 hari saja.



Menurut General Manager TPKS Iwan Sabatini, bahwa operasional TPFT di lokasi CFS ini tidak mengganggu operasional TPKS karena lokasinya berada di dalam area terbatas (*restricted area*). Maka kami dengan dukungan para stakeholder bahwa tugas ini dapat dilaksanakan secara efisien untuk kelancaran proses pengiriman dan barang-barang yang perlu dilakukan pemeriksaan oleh Bea Cukai dan Karantina dapat terpadu. (Manyar)

Sertijab Pejabat Struktural Pelindo III Tanjung Intan



Pada 22 Januari lalu, telah dilakukan pelantikan dan serah terima jabatan (*sertijab*) struktural di Pelindo III Cabang Tanjung Intan yang dipimpin langsung oleh General Manager Pelindo Tanjung Intan, Djumadi. Upacara *sertijab* yang berlangsung khidmat di Operation Room gedung kantor Pelindo III Cabang Tanjung Intan Cilacap ini dihadiri oleh seluruh Pegawai,

Karyawan Pelindo Daya Sejahtera (PDS) dan Pengurus Persatuan Istri-istri Pegawai Pelindo III (Perispindo) Cabang Tanjung Intan. Kali ini ada tiga pejabat struktural yang dilantik, yakni Manager Komersial, Supervisor bongkar muat dan Supervisor Perencanaan dan Administrasi Terminal.

Tongkat estafet Manager Komersial berpindah tangan ke Agus Moch. Yusuf S. yang sebelumnya menjabat sebagai Manager Operasi Cabang Kotabaru menggantikan Agus Pudjotomo. Posisi Supervisor Bongkar Muat diisi oleh Umar Halil, mantan Supervisor Komersial dan Administrasi pada Divisi Operasi dan Komersial Cabang Benoa menggantikan Tjandra Sukmana yang dipromosikan sebagai Manager Pelabuhan Ende Cabang Maumere. Sedangkan Supervisor Komersial dan Administrasi pada Divisi Operasi dan Komersial Cabang Tanjung Intan diisi oleh Mismanto, mantan Supervisor Bongkar Muat Non Curah Kering pada Divisi Pelayanan Terminal Cabang Gresik menggantikan Agus Sumiyanto yang dimutasi sebagai Supervisor Bongkar Muat Non Curah Kering pada Divisi Pelayanan Terminal Cabang Gresik. (Manyar)



Seberapa Penting Pengelolaan Orang (Bukan Uang)

Berita awal tahun ini hangat memperbincangkan seorang calon pimpinan tertinggi lembaga penegak hukum yang terlibat kasus hukum, hal ini menjadi cerita lanjutan dari banyaknya petinggi negara yang terbelit kasus hukum.

Fenomena ini menggelitik untuk dianalisa dan dievaluasi dari sudut pandang pengelolaan SDM, sehingga dapat diketemukan benang merah antara pengelolaan SDM yang ada di suatu organisasi atau perusahaan dengan kecenderungan perilaku menyimpang dari SDM tersebut terkait tugas dan kewenangan yang dimilikinya.

Pengelolaan SDM Perusahaan

Dalam siklus pengelolaan SDM di suatu organisasi atau perusahaan, proses yang ada dimulai dari

penyusunan kebutuhan dan spesifikasi dasar dari SDM yang hendak dicari oleh organisasi/perusahaan tersebut. Fase ini sering disebut dengan terminologi "Man Power Planning" (MPP).

Proses penyusunan MPP merupakan landasan paling dasar dari siklus pengelolaan SDM sehingga apabila diibaratkan dalam proses pembangunan rumah maka MPP merupakan "grand design" atas bangunan SDM sehingga kokoh atau tidaknya (baca: berkualitas atau tidaknya SDM) sangat tergantung dari detail MPP yang dibuat, sehingga perlu dipastikan dan diperhatikan tidak adanya penyimpangan dalam menyusun MPP.

Tahapan berikutnya setelah tersusunnya MPP adalah melaksanakan proses rekrutmen yaitu proses pencarian dan pemilihan kandidat dengan menggunakan sejumlah instrumen seleksi yang dipilih dan dipercaya

oleh pengelola SDM. Pada tahapan ini perlu tingkat kehati-hatian yang tinggi dan kesabaran yang cukup, sehingga tidak menimbulkan kondisi "salah pilih". Karena apabila terjebak dalam kondisi keputusan "salah pilih" maka hanya tersedia 2 opsi untuk pengelolaannya, yaitu keberanian untuk "memecat" atau memilih untuk "memelihara salah pilih" dalam kurun waktu bertahun-tahun.

Proses selanjutnya dari siklus pengelolaan SDM adalah memelihara, membina, dan mengelola SDM yang telah terpilih secara tidak salah pilih tadi. Aktivitas memelihara, membina, dan mengelola ini merupakan suatu aktivitas yang panjang, kompleks dan berlangsung terus menerus sampai SDM tersebut berhenti dari suatu organisasi/perusahaan. Efektif atau tidaknya kegiatan memelihara, membina, dan mengelola ini bisa dilihat dan dirasakan dari *output* atau kontribusi atas SDM yang ada.

Banyak *tools* digunakan untuk mengukur berhasil tidaknya kegiatan memelihara, membina, dan mengelola ini, di antaranya yang paling sederhana (namun tidak terlalu tepat) ialah banyaknya pelatihan atau program pengembangan yang dilaksanakan oleh organisasi atau perusahaan. Perangkat lainnya yang juga sering digunakan adalah melihat tingkat kepuasan SDM (*satisfaction*) atau tingkat keterikatan SDM pada perusahaan (*engagement*). Untuk yang lebih terukur lagi adalah produktivitas SDM atau kontribusi SDM terhadap laba perusahaan.

Potensi Penyelewengan

Dari ketiga siklus pengelolaan SDM tersebut, potensi penyelewengan terdapat di setiap siklus dan dampak yang ditimbulkan sama-sama fatal bagi organisasi/perusahaan. Paling fatal dan berbahaya apabila penyelewengan dilakukan pada ketiga siklus dan dirangkaikan seakan-akan sebagai suatu pola aliran air kolam yang mengalir. Untuk mendeteksi hal tersebut diperlukan keahlian khusus dan hanya dapat dilakukan oleh orang-orang yang sangat paham tentang siklus SDM dan bertahun-tahun menggeluti bidang SDM.

Dalam penyelewengan tingkat seperti ini, terlihat seolah-olah tidak terjadi penyelewengan, dokumentasi tertata rapi, proses terselenggara baik, rekam jejak prestasi terpelihara, namun sebenarnya tersimpan suatu “bom waktu” yang akan meledak ketika SDM dengan tipe ini diberikan amanah atau kedudukan dengan kewenangan yang memungkinkannya untuk mengoptimalkan penyelewengan yang telah tertanam dalam dirinya.

Saya akan membahas secara khusus dan detail tentang tipe penyelewengan ini dalam tulisan yang lain, sedangkan pada tulisan

kali ini hanya akan mengupas penyelewengan yang masih dalam taraf belum terintegrasi. Masih dilakukan parsial dan tidak membentuk suatu jaringan penyelewengan yang sudah mengakar dan membudaya dalam pengelolaan SDM.

Penyelewengan yang biasa terjadi pada tahap MPP adalah membuat kebutuhan dan kriteria yang disesuaikan dengan SDM yang ditarget tanpa mempedulikan apakah sesuai dengan kebutuhan organisasi atau nilai-nilai yang ada di organisasi tersebut. Tampak mencolok apabila penyelewengan ini dilakukan dengan sangat ekstrim dan nyata-nyata berbenturan dengan norma, aturan, kaidah yang berlaku, dan diyakini oleh masyarakat banyak. Contoh *real* misalnya tidak memasukan persyaratan bersih moral dan bebas dari pelanggaran pidana atau pelanggaran lain yang berhubungan dengan moral dan etika dengan tujuan agar kandidat yang dinominasikan tidak terganjal oleh persyaratan dimaksud.

Penyelewengan yang mungkin terjadi pada tahap rekrutmen adalah dengan membuat instrumen tes yang memungkinkan kandidat yang ditarget dapat lulus dengan hasil baik bahkan sangkat baik, atau kalau hal tersebut tidak dapat dilakukan biasanya dengan menurunkan batas standar terendah sehingga kandidat yang ditarget masih dapat masuk dalam kelompok yang memenuhi syarat seleksi. Juga akan mencolok apabila penyelewengan ini dilakukan dengan sangat ekstrim yaitu dengan memanipulasi hasil seleksi mulai dari mengganti nilai sampai dengan merubah rekomendasi yang diberikan oleh profesional seperti psikolog untuk hasil psikotes atau dokter untuk hasil tes kesehatan. Contoh *real* misalnya menerima kandidat yang tidak sehat untuk pekerjaan yang membutuhkan syarat kesehatan secara mutlak.

Penyelewengan yang dapat terjadi pada siklus terakhir yaitu memelihara, membina, dan mengelola lebih susah terlihat karena bersifat berkelanjutan dan berjalan dalam rentang waktu yang panjang. Banyak yang bisa dilakukan penyelewengan pada tahap ini sehingga tidak memungkinkan untuk dijabarkan secara lengkap satu persatu.

Sebagai gambaran untuk dapat membuka wawasan tentang penyelewengan pada fase ini diantaranya, menunjuk lembaga diklat yang mau memberikan “*discount illegal*” yang besar tanpa peduli materi pelatihan itu dibutuhkan atau tidak oleh perusahaan, lembaga penyelenggara tersebut memenuhi kompetensi atau tidak untuk memberikan materi pelatihan tersebut, peserta pelatihan yang diikuti sesuai dengan tujuan materi pelatihan atau tidak. Sehingga pada akhirnya kata positif yang bisa muuncul dari penyelewengan model ini adalah: “Telah dilaksanakan diklat ini dengan peserta sekian orang”.

Hal lain adalah membuat kegiatan pemetaan atau *assessment* atau apapun nama dan istilahnya tanpa pernah dijelaskan kegunaan atas *output* kegiatan tersebut. Bahkan yang lebih memperhatikan apabila kegiatan tersebut dilaksanakan oleh lembaga yang tidak kredibel sehingga semakin menegaskan bahwa kegiatan tersebut tanpa tujuan jelas yang diharapkan.

Hal yang paling ekstrem dari penyelewengan pada tahap ini adalah membuat keputusan promosi, mutasi berdasarkan aspek kedekatan dan kebutuhan pengamanan kebijakan dan juga tidak adanya keberanian untuk menerapkan punishment yang semestinya kepada SDM-SDM yang nyata-nyata melakukan penyelewengan secara moral.

Contoh *real* misalnya mengangkat pejabat yang nyata-nyata memiliki riwayat karir terlibat pelanggaran pidana, atau pelanggaran lain yang nyata-nyata menunjukkan bahwa nilai moral yang bersangkutan benar-benar tidak baik (kejahatan yang bukan terjadi karena keterpaksaan).

Konklusi Penyelesaian

Berangkat dari siklus pengelolaan yang ada dan potensi-potensi penyelewengan yang mungkin timbul serta dampak yang dihasilkannya bagi organisasi atau perusahaan maka ditemukan unsur mendasar terkait pembenahan hal-hal tersebut.

Unsur mendasar untuk menanggulangi hal tersebut adalah “moralitas pengelola orang (SDM)”. Moralitas menjadi satu kata yang penting karena ternyata untuk mengelola orang (SDM), aspek moralitas menduduki posisi diatas aspek *knowledge and skill*. Fakta membuktikan bahwa penyelewengan dilakukan oleh orang yang memiliki *knowledge and skill* namun tidak bermoral.

Dalam budaya paternalistik yang cukup kental di Indonesia, maka aspek moralitas pengelola orang menjadi jauh lebih penting karena faktor “percontohan”. Dalam budaya paternalistik, contoh dari figur yang di atas memegang peranan penting untuk membentuk nilai-nilai tim yang di bawahnya.

Apabila figur yang di atas mencontohkan tindakan yang bermoral dan tegas menghukum apabila terjadi pelanggaran moral

maka hampir bisa dipastikan tim yang menjadi tanggung jawabnya akan memiliki nilai moral yang hampir sama.

Pengelola orang (SDM) yang tidak mampu memberikan contoh moral yang baik maka akan sulit untuk dapat menghasilkan orang-orang bermoral yang dikelolanya. Karena itu menentukan siapa yang akan diberi kewenangan untuk mengelola orang (SDM) dalam



suatu organisasi/perusahaan maka yang pertama harus dilihat dan dicermati adalah nilai moralnya.

Bagaimana trik menemukan orang yang bermoral dan bagaimana menumbuhkembangkan moral di lingkungan organisasi/perusahaan akan disajikan dalam seri tulisan berikutnya.

Akhirnya, kembali pada contoh kasus yang ditulis pada pembuka tulisan ini dapat dianalisa dan dievaluasi, apakah telah terjadi penyelewengan pada proses MPP atau proses rekrutmen atau proses memelihara, membina, dan mengelola, atau malah penyelewengan yang “masif, terstruktur, dan sistemik” pada

organisasi/perusahaan tersebut yang dilakukan secara berantai dan mengalir mulai tahap MPP sampai dengan tahap memelihara, membina, dan mengelola sehingga seakan-akan dari luar terlihat benar namun hasil akhirnya meledak dalam bentuk penyelewengan yang maha besar dan memalukan.

Sebagai penutup perlu diingatkan kembali adanya kalimat pengingat “kalau suatu urusan diserahkan pada bukan ahlinya, maka tunggu saat kehancurannya” dan khusus untuk pengelola orang (SDM), maka berlaku kalimat “serahkan pengelolaan orang (SDM) pada yang tinggi moralnya sehingga akan menghasilkan orang-orang bermoral tinggi” dan pada akhirnya tidak membuat kerusakan organisasi/perusahaan.

Pengelola SDM yang memiliki moral yang baik memang belum jaminan akan menghasilkan orang-orang yang baik pula karena banyak faktor yang bisa mempengaruhi dan rentang waktu yang cukup lama dapat membuat perubahan perilaku, namun kalau hal itu dilakukan maka paling tidak telah meminimalkan terjadinya potensi potensi penyelewengan yang lebih besar dalam pengelolaan SDM.

Dan apabila pengelolaan SDM diserahkan pada seseorang yang nyata-nyata memiliki cacat moral maka itu artinya dari awal pengelolaan sudah diniatkan untuk menghasilkan kelompok-kelompok orang dengan kecacatan moral yang hampir sama.

Tipung Muljoko

Pemerhati SDM dan
Praktisi Budaya Perusahaan

Dana Pensiun Pelindo Purnakarya (DP3) Diluncurkan



(Dari kanan) Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, Dirut DP3 A. Edy Hidayat N., Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto, SM Pembinaan Anak Perusahaan Sapto Wasono dalam acara syukuran DP3. ▲

Pensiun menjadi masa transisi yang harus dilalui setelah berkarya selama bertahun-tahun. Di masa penyesuaian diri tersebut, seorang pensiunan terpisahkan dengan kesehariannya bekerja dan mendapat hak dari pekerjaannya itu, seperti gaji, tunjangan, fasilitas, posisi, dan lainnya. Buat sebagian orang masa pensiun tidak sulit dijalani dan untuk sebagian lainnya justru tidak mudah dilalui.

Kesulitan yang biasanya terjadi biasanya karena perasaan hilangnya kemampuan, yakni kemampuan untuk memimpin dan kemampuan atas kuasa tertentu. Hal ini karena telah terbiasa sekian lama memimpin suatu bagian organisasi dan memberi instruksi pada anak buah misalnya. A. Edy Hidayat N., yang telah pensiun setelah sebelumnya menjabat Direktur Personalia dan Umum Pelindo III mengingatkan bawa ada 3 tipe orang yang rentan mengalami *post power syndrome*. "Mereka adalah tipe orang yang suka dilayani orang lain, tipe orang yang merasa dengan jabatan akan lebih diakui orang lain, dan tipe orang yang menganggap kekuasaan adalah segala-galanya," kata Edy mengingatkan.

Ia kemudian memaparkan Yale University pernah melakukan suatu penelitian tentang bagaimana penghasilan dalam 10

tahun masa pensiun. Hasilnya sebanyak 83 persen dari pensiunan yang diteliti (sebagian besar sample) tidak punya rencana dan cita-cita hidup, yang penting giat, bertahan hidup, ikuti air mengalir. Kondisinya terpenuhi kebutuhan keluarganya. Lalu sejumlah 14 persen berikutnya punya cita-cita dan meski tidak membuat rencana tertulis untuk mewujudkan cita-citanya mereka dapat meraih penghasilan 3 kali lipat lebih banyak dari pensiunan lainnya. Hal menarik terjadi pada sebagian kecil saja dari pensiunan yang diteliti atau sejumlah 3 persen. Mereka punya cita-cita dan tujuan yang jelas, merumuskan, serta mencatat tujuan dan membuat skema langkah untuk mewujudkan. Hasilnya mereka mendapat penghasilan 10 kali lebih banyak.

Sebenarnya ada banyak cara untuk mengatur keuangan di masa pensiun. Untuk pegawai Pelindo III tampaknya tidaklah perlu terlalu khawatir, karena di awal tahun 2015 ini BUMN kepelabuhan tersebut meluncurkan Dana Pensiun Pemberi Kerja (DPPK) yang dinamai Dana Pensiun Pelindo Purnakarya (DP3). Sejumlah anak perusahaan Pelindo III solid mendukung dengan berperan sebagai mitra pendiri Lembaga Dana Pensiun ini, yaitu mulai dari PT Berlian Jasa Teminal Indonesia (BJTI), PT Terminal Teluk Lamong, Rumah Sakit PHC, juga Yayasan

Barunawati Biru Surabaya, dan lainnya. Hal ini membuat potensi peserta DP3 mencapai lebih dari 5.300 orang. Hingga tahun 2013 tercatat baru ada 25 Dana Pensiun Lembaga Keuangan yang ada di Indonesia.

A. Edy Hidayat N. yang ditunjuk sebagai Direktur Utama DP3 mengemukakan tujuan berdiri dari lembaga ini ialah untuk mengoptimalkan return agar lebih menghasilkan dibanding DPLK yang diikuti sebelumnya. Kemudian diharapkan juga dana pengelolaan menjadi lebih efisien dan terkontrol. Lalu tujuan yang paling mendasar yaitu guna memberikan manfaat yang lebih baik pada pegawai Pelindo III setelah purna bakti.

Pada presentasinya Edy menulis peran penting dana pensiun. Dana pensiun dapat memelihara kesinambungan penghasilan pada hari tua dalam rangka mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dana pensiun merupakan sarana

penghimpunan dana guna meningkatkan peran serta masyarakat dalam pembangunan nasional dan dapat menambah motivasi serta ketenangan kerja sehingga meningkatkan produktivitas.

Bisa disimpulkan pendirian DP3 menguntungkan ketiga pihak, mulai dari Pelindo III sebagai pendiri, para pensiunan Pelindo III tentunya, dan juga DP3 sendiri. Bagi Pelindo III pengelolaan dana pensiun sejatinya merupakan kewajiban moral sebagai pemberi kerja. Juga sebagai balas budi loyalitas pegawai. DP3 juga diyakini menjadi daya tarik tambahan bagi Pelindo III di pasar tenaga kerja. Untuk pegawai, adanya DP3 memberi kompensasi yang lebih baik di masa depan juga memberi ketenangan dan rasa aman. Terakhir bagi DP3 sendiri juga dapat memperoleh keuntungan dari pengelolaan investasi.



DP3 telah disahkan oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) sejak tanggal 3 Desember 2014 dan secara resmi sudah bisa mulai beroperasi. Selain Edy, dalam susunan pengurus duduk sebagai direktur yaitu Bill Libryant Yuller. Kemudian Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto duduk sebagai Ketua Dewan Pengawas bersama Sapto Subagio sebagai anggota. Keempatnya telah lulus ujian dan tersertifikasi OJK.

Sejumlah opsi investasi yang ada di antaranya yaitu Surat Berharga Negara, Tabungan, Deposito, SBI, Saham/Obligasi/Suku, Reksadana, penempatan langsung, atau tanah/bangunan. "Ragam investasi yang bisa dilakukan cukup fleksibel, misalnya bekerjasama usaha properti dengan cucu perusahaan PT Pelindo Properti Indonesia atau usaha investasi peralatan pelabuhan dengan anak perusahaan baru, misalnya. Secara undang-undang diperbolehkan," ujar Toto memproyeksikan potensi investasi DP3 yang dinilai cukup potensial. (Lamong)

▲ Dirut DP3 A. Edy Hidayat N. menyampaikan paparan tentang DP3.



▲ (Berdiri dari kanan) Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto, SM Pembinaan Anak Perusahaan Sapto Wasono menyapa para pegawai.

Pelindo III Bantu Evakuasi Korban Air Asia QZ8501

Salah satu cabang Pelindo III yakni Pelabuhan Panglima Utar Kumai menjadi titik lokasi evakuasi korban Pesawat Air Asia QZ8501 dengan penerbangan Surabaya–Singapura yang hilang kontak pada hari Minggu, 28 November 2014 yang lalu. Pencarian pesawat tersebut mulai menemukan titik temu setelah ditemukannya serpihan-serpihan pesawat dan korban di Perairan Gosong Senggora, Pantai Kubu, Kabupaten Kotawaringin Barat, Kecamatan Kumai, Kota Pangkalan Bun, Kalimantan Tengah dua hari kemudian. Kapal Tug Boat yang mengangkut 2 korban (1 orang laki-laki dan 1 orang perempuan) pesawat tersebut tiba di dermaga pelabuhan pada esok harinya sekitar pukul 23.04 WIB. Setelah dievakuasi di Pelabuhan Kumai pada malam menjelang tahun baru 2015 tersebut oleh tim BASARNAS, TNI/POLRI, dan instansi terkait, kedua jenazah korban tersebut langsung dibawa ke Rumah Sakit Sultan Imanuddin Pangkalan Bun.

Pelindo III Cabang Kumai sendiri sudah menyiapkan posko evakuasi korban pesawat sejak hari Selasa bekerjasama dengan instansi terkait. “Kepedulian Pelindo III terkait peristiwa ini adalah dengan

memberikan bantuan berupa penyediaan Terminal Penumpang sebagai posko untuk BASARNAS selain posko tenda yang sudah disediakan, penyediaan dermaga Pelabuhan Kumai untuk sandar kapal-kapal BASARNAS, POLRI, serta TNI AL. Serta penyediaan konsumsi sebanyak 60 boks untuk sarapan, 60 boks untuk makan siang, serta 60 boks untuk makan malam mulai hari Selasa sampai dengan 10 hari ke depan dan juga pasokan air bersih,” kata General Manager Pelindo III Cabang Kumai Budi Setiyono.

Untuk keperluan evakuasi, pintu untuk penumpang umum dialihkan ke pintu utara dan selatan. Menurut Pelaksana Harian (Plh) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Kumai, Suyanto, setiap jenazah yang tiba di Pelabuhan Kumai segera dibawa ke Lanud Iskandar, Pangkalan Bun guna diterbangkan ke Surabaya. Selain itu, Suyanto mengatakan, pelabuhan ini juga berfungsi untuk pengisian bahan bakar dan penyediaan air tawar, serta logistik. “Kita menunggu dari pihak Basarnas sampai kapan ini (posko) akan berada,” imbuhnya.

Kotak hitam pesawat dapat memancarkan sinyal selama 30 hari

sejak hari keberangkatan pesawat. Oleh karena itu Komite Nasional Keselamatan (KNKT) dan BASARNAS serta tim gabungan terus bersiaga mencari. Alat-alat untuk mendeteksi sinyal kotak hitam pesawat QZ8501 milik Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) juga sudah berada di laut, diangkut menggunakan kapal Baruna Jaya.

Budi juga memastikan bahwa tidak ada gangguan pasokan logistik untuk wilayah Kotawaringin Barat dan sekitarnya karena kapal kargo yang menuju ke Pelabuhan Panglima Utar dialihkan ke pelabuhan Tanjung Kalap Bumiharjo, Kalimantan Tengah. “Kapal-kapal kargo yang membawa pasokan logistik dialihkan ke Bumiharjo yang berjarak 15 mil dari Kumai. Jadi Pelabuhan Kumai hanya untuk penumpang meskipun ada proses evakuasi pesawat AirAsia,” kata Budi menegaskan komitmen Pelindo III mendukung penuh proses evakuasi.

Selain itu, aktivitas pelayaran kapal penumpang yang berlabuh dari Pelabuhan Utar Kumai juga dipastikan tetap sesuai jadwal. Jika ada beberapa penundaan keberangkatan, hal tersebut disebabkan oleh faktor cuaca buruk



▲ Puing QZ8501 disimpan di gudang Pelindo III Kumai.



▲ Posko evakuasi yang disediakan Pelindo III Kumai.



▲ GM Pelindo III Kumai Budi Setiyono (kedua kiri) bersama Menteri Perhubungan Ignasius Jonan (ketiga kiri) dan jajarannya memantau proses evakuasi QZ8501 di Pelabuhan Utar Kumai.

yang tentunya demi keselamatan transportasi. Berdasarkan pantauan di lapangan menurut Budi, penumpang sangat bisa memahami jika faktor penundaan karena faktor cuaca buruk mereka sabar menunggu. Pada kondisi cuaca baik, setiap kapal penumpang yang sandar maupun berlayar dari Pelabuhan Panglima Utar dapat membawa 400-700 penumpang. "Ada dua agen yang melayani penumpang di Pelabuhan Panglima Utar dengan enam hingga tujuh kapal. Rute yang dilayani dari dan ke Semarang, Surabaya dan Jakarta. Paling banyak menuju Semarang

dan Surabaya," tutur Budi seperti dilansir Antara.

Pada tanggal 11 Januari malam, potongan ekor pesawat naas tersebut akhirnya ditemukan dan diangkat ke permukaan Selat Karimata. Lalu dibawa dengan Kapal Crest Onyx milik SKK Migas ke dermaga Pelabuhan Panglima Utar. Potongan ekor seberat dengan berat sekitar lima ton tersebut diangkat menggunakan crane yang ada di Kapal Navigasi Arcturus milik Ditjen Perhubungan Laut. Untuk sementara ekor tersebut akan disimpan di gudang milik Pelindo III di area pelabuhan, sebelum

dibawa ke Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta dengan kapal Kemenhub untuk diteliti oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Pelindo III Cabang Kumai menyatakan selalu siap untuk membantu tim BASARNAS serta pihak-pihak terkait dalam hal penyediaan posko untuk evakuasi korban pesawat tersebut. Pesawat AirAsia Indonesia QZ8501 yang dilaporkan hilang berjenis Airbus A320-200 dengan registrasi PK-AXC membawa 155 penumpang terdiri dari 137 orang dewasa, 17 anak-anak, dan satu bayi. (Mansyur Lamong; Dari berbagai sumber)



▲ Kapal yang terlibat evakuasi QZ8501 sandar di dermaga Pelabuhan Utar Kumai.



▲ Pasokan air bersih dari Pelindo III Kumai selama proses evakuasi.

Pelindo III: Kunjungan Kapal Pesiar 2014 Meningkat 11,5 Persen

Dalam kurun waktu lima tahun belakangan ini makin banyak kapal pesiar (*cruise*) mendarat di Indonesia. Mereka bersandar di pelabuhan di seantero Tanah Air. Tren ini membuat jumlah kunjungan kapal wisata tersebut cenderung meningkat. Ambil contoh jumlah kunjungan *cruise* di pelabuhan-pelabuhan yang dikelola Pelindo III.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto menyatakan bahwa korporasinya mencatat tiap tahun terjadi kenaikan kunjungan kapal pesiar ke pelabuhan yang dikelola Pelindo III. Tahun 2010 lalu, ada 57 kapal pesiar yang datang, kemudian tahun 2011 ada 76 kapal, tahun 2012 naik menjadi 92 kapal dan tahun 2013 tercatat 116 unit kapal pesiar.

"Bahkan sepanjang tahun 2014 sendiri, tercatat sebanyak 126 unit kapal pesiar dengan bobot kotor 4.829.867GT yang datang ke pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III. Ini menunjukkan terjadi peningkatan sebesar 11,5 persen dibandingkan tahun 2013 lalu," ungkap Edi. Untuk pelabuhan yang "paling rajin" disambangi kapal pesiar mewah tersebut yaitu Pelabuhan Benoa di Pulau Dewata, Bali. Selain itu kata Edi, Pelabuhan Lembar di Lombok dan Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang juga sering disinggahi turis *cruise*.

"Ketiga pelabuhan itu tersebut memiliki *hinterland* obyek wisata yang menarik. Kalau ke Bali tentunya mengunjungi Pantai Kuta serta destinasi wisata lainnya yang sudah terkenal di dunia, sedangkan apabila ke Semarang mereka dapat ke Candi Borobudur dan wisata Kota Ambarawa serta Kawasan Kota Tua Semarang, adapun ke Lembar mereka berkunjung ke Pantai Gili Trawangan," ujar Edi.

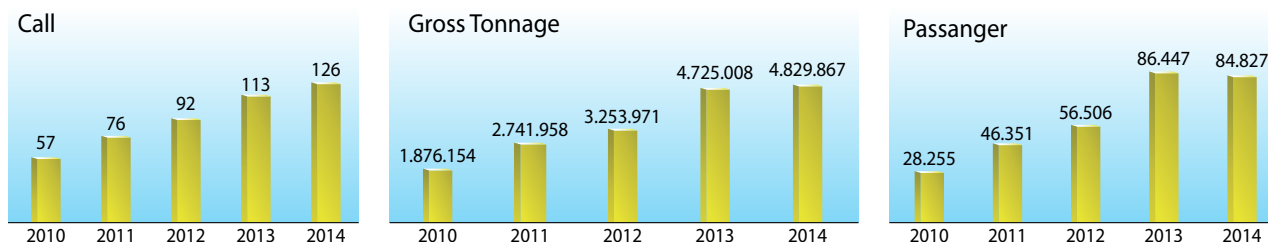
Dari jumlah *ship call* kapal pesiar pada tahun 2014, Pelabuhan Benoa di Bali merupakan tempat terfavorit bagi operator *cruise* dimana telah tercatat sebanyak 49 unit kapal pesiar bersandar di pelabuhan tersebut atau meningkat 19,5 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang dikunjungi 41 kapal pesiar. Demikian halnya dengan jumlah penumpang kapal pesiar yang melalui Pelabuhan Benoa mencapai 45.171 turis atau mengalami peningkatan sebesar 16 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang tercatat hanya 39.105 orang.



▲ Penari Reog Ponorogo menyambut turis *cruise*.

Selanjutnya kapal pesiar juga mulai ramai bersandar pada Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Jawa Tengah di mana pada tahun 2014 tercatat 25 unit kapal pesiar atau meningkat 31,6 persen dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang tercatat hanya 19 unit kapal pesiar. Demikian halnya penumpang (turis) tercatat 13.679 orang meningkat tipis 2 persen

Trend Kunjungan Kapal Cruise Tahun 2010 - 2014



apabila dibandingkan realisasi tahun sebelumnya yaitu sebanyak 13.390 orang turis mancanegara.

Kunjungan kapal pesiar melalui Pelabuhan Lembar, Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat pada tahun 2014 ini sedikit mengalami penurunan, di mana tercatat 19 kapal pesiar atau turun sekitar 24 persen dibandingkan tahun sebelumnya tercatat 25 unit kapal pesiar.

Selain Pelabuhan-pelabuhan yang memiliki *hinterland* obyek wisata yang menarik tersebut, tren peningkatan

jumlah kunjungan kapal pesiar terjadi secara signifikan juga terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak dimana tercatat 11 unit kapal pesiar yang sandar atau meningkat hingga 175 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya disandari sebanyak 4 unit kapal pesiar saja. Peningkatan juga terjadi pada jumlah arus penumpang di mana tercatat sebanyak 8.036 orang penumpang.

Langkah dan upaya Pelindo III untuk memberikan kenyamanan kepada para penumpang tidak hanya diberikan khusus kapal pesiar namun juga diberikan kepada penumpang kapal laut domestik. Sebagai salah satu contoh yang dilakukan di Pelabuhan Tanjung Perak dengan menyiapkan fasilitas terminal penumpang kapal laut, Terminal Gapura Surya Nusantara (GSN) yang memadai dan tak kalah dengan fasilitas yang disediakan di bandar udara.

Bahkan, beberapa waktu lalu Presiden RI, Joko Widodo bakal menjadikan Terminal GSN sebagai percontohan terminal penumpang secara nasional. "Ke depan harus ada standar pelayanan yang jelas, baik terminal bus, pelayanan penumpang, juga airport, standar harus ada. Standar Pelindo III di Tanjung Perak, saya kira akan kami pakai untuk semua pelabuhan. Ruang tunggu bagus, pelayanan tiket terlihat. Itu standar semua negara, kalau bangun di Merak-Bakauheni seperti di sini, Makassar seperti di sini," kata Jokowi saat meninjau Terminal GSN, Surabaya, Sabtu (10/1).

Senada yang disampaikan Presiden, sebelumnya Menteri Perhubungan Ignasius Jonan menilai terminal penumpang kapal Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang paling bagus sehingga layak menjadi contoh nasional. "Kalau yang paling bagus terminal penumpang kapalnya, ya, Tanjung Perak Surabaya. Coba saja lihat ke sana. Saya sudah minta itu jadi contoh nasional," katanya.

Pelindo III juga berencana akan membangun Pelabuhan Gili Mas sebagai upaya untuk menambah kapasitas Pelabuhan Lembar yang kondisi eksisting terbatas pada kedalaman agar dapat menerima kapal pesiar dengan baik. Selama ini banyak kapal pesiar yang tidak dapat sandar langsung di Pelabuhan Lembar karena faktor kedalaman kolam yang terbatas dan para penumpang turis turun dipindahkan dengan menggunakan sekoci. Sehingga diharapkan dengan dibangunnya pelabuhan tersebut akan mampu untuk disandari kapal pesiar dengan ukuran yang besar. (Berlian)



▲ Turis kapal pesiar Crystal Symphony bercengkrama santai.



▲ Aktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Berlian.

Pelindo III Tambah Empat RTG di Terminal Berlian

Pelindo III melalui anak perusahaannya PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) menambah peralatan bongkar muat berupa empat unit Rubber Tyred Gantry (RTG). Penambahan RTG baru buatan Kalmar Finlandia itu menelan dana hingga sekitar Rp 70 miliar. RTG baru ini mempunyai kapasitas *stacking* hingga 6 tier atau bisa menumpuk setinggi 6 boks petikemas. Adanya fasilitas peralatan baru tersebut bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa dan peningkatan produktivitas B/M petikemas di Terminal Berlian Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Arus bongkar muat dan volume petikemas di Terminal Berlian

melonjak hingga sebesar 16,5 persen, pada tahun 2014 tercatat 1.158.947 juta TEUs, meningkat dari tahun 2013 yang tercatat 994.250 TEUs. Dengan penambahan ini, maka total jumlah RTG yang dioperasikan pada Terminal Berlian mencapai 13 unit. “Diharapkan kinerja operasional di lapangan penumpukan atau *Container Yard* (CY) pascapenambahan RTG Terminal Berlian bisa lebih optimal,” kata Direktur Utama BJTI, Putut Sri Muljanto.

Corporate Secretary BJTI, Widyaswendra mengatakan RTG baru ini menggunakan sistem mesin yang hemat bahan bakar, karena hanya memerlukan sekitar 15 liter solar per jam. Hal ini

sesuai dengan tujuan perusahaan untuk mendukung efisiensi dan berwawasan lingkungan. Pada Kamis (15/1), kapal MV. Yong An Cheng Voyage 003 yang mengangkut empat buah RTG ini akan sandar di Terminal Berlian, selanjutnya proses perakitannya dilakukan di Lapangan Penumpukan Domestik Terminal Berlian sebelah barat.

“BJTI mengalokasikan dana hingga Rp 540 miliar rupiah sebagai anggaran investasi tahun 2015,” ujar Widyaswendra. Alokasi tersebut sebagian besar digunakan untuk pengembangan usaha, terutama ke anak perusahaan BJTI. Seperti diketahui saat ini BJTI memiliki empat anak perusahaan yaitu PT



▲ Perakitan RTG baru BJTI

Berlian Manyar Sejahtera (BMS), PT Berkah Kawasan Manyar Sejahtera (BKMS), PT Terminal Nilam Utara (TNU), dan PT Pelindo Properti Indonesia (PPI). Untuk BMS dan BKMS yang menjalankan proyek JIPE (Java Integrated Industrial Port and Estate) di Terminal Manyar yang menjadi proyek kawasan industri dan pelabuhan terintegrasi pertama di Indonesia. Mega proyek ini diprediksi akan mulai beroperasi pada triwulan III tahun ini.

Dari total Rp 540 miliar rupiah anggaran investasi tersebut, di antaranya digunakan untuk program elektrifikasi (konversi energi) alat Harbour Mobile Crane (HMC) di Terminal Berlian sehingga alat bongkar muat ini dapat dijalankan dengan listrik dan tidak mengalami ketergantungan dengan solar. Termasuk juga konversi energi alat Container Crane (CC) di Terminal Multiguna Kupang, seperti diketahui bahwa BJTI saat ini



▲ Perakitan RTG baru BJTI

telah menangani kerja operasional di Pelabuhan Satui (Kalimantan Selatan), Pelabuhan Tenau Kupang (NTT), dan Pelabuhan Lembar (NTB). "Konversi energi pada HMC, CC, dan RTG ini murni dilakukan oleh SDM internal BJTI, di mana ide ini muncul saat dilakukan lomba karya tulis ilmiah pegawai Internal BJTI," cerita Widyaswendra.

Dengan penambahan fasilitas ini diharapkan BJTI dan semua *stakeholder* serta instansi pemerintah siap bersama menghadapi MEA dengan alokasi investasi yang cukup besar pada tahun 2015, demi mendukung terwujudnya cita-cita pemerintah saat ini yang mengedepankan pengembangan infrastruktur pelabuhan.(Manyar)

HUT PT PMS

Nuansa Keakraban pada Perayaan Ultah yang Berbeda

Perayaan tahun baru di PT Pelindo Marine Service (PMS) selalu berbeda dari tempat lain. Karena di hari terakhir setiap tahun merupakan hari peringatan ulang tahun PMS yang didirikan pada 31 Januari 2011. Merayakan hari ulang tahun dengan aneka kegiatan kreatif sudah digagas PMS sejak tahun 2013. "Peringatan hari ulang tahun diisi dengan aneka lomba. Mulai dari lomba yang sifatnya olahraga, hingga lomba yang ditujukan untuk menciptakan kegembiraan dan menjaring bakat di antara para pegawai PMS," jelas Manager SDM dan Umum PT PMS Tipung Muljoko.

Rangkaian kegiatan perayaan ulang tahun PMS diselenggarakan sepanjang bulan Desember 2014 di lingkungan kantor Grha Marine, PMS. Pagar kantor PMS juga dihiasi spanduk sepanjang 220 meter. Spanduk super panjang ini dipasang melingkari mulai dari pagar barat kantor hingga melingkar ke dalam kantor. Spanduk tersebut menceritakan berbagai kegiatan perusahaan selama tahun 2014. Sebagai rangkaian peringatan hari ulang tahun, kegiatan jalan santai yang biasanya rutin diadakan pada hari Jumat di minggu pertama setiap bulannya dilaksanakan lebih semarak dengan pembagian *doorprize* dan *grandprize*.

Ada delapan tim yang bertanding. Lima tim di antaranya merupakan perwakilan dari tiap departemen yang ada di PMS, satu tim merupakan fusi perwakilan dari dua bidang. Kemudian tim terakhir merupakan gabungan pegawai supporting (seperti bagian *security*, *cleaning*

service, petugas fotokopi, dan lainnya). Hal baru yang sangat menarik pada penyelenggaraan tahun ini yakni adanya PMS Got Talent. Ajang ini mengganti PMS Idol di tahun sebelumnya yang mengompertisikan kemampuan bernyanyi pegawai. Sedangkan PMS Got Talent lebih meriah lagi, karena menjadi ajang menampilkan segala bakat mulai dari menyanyi, menari, membaca puisi, ludruk, serta *stand up comedy*. Dewan juri terdiri dari perwakilan pegawai dari tiap direktorat, demi mendapatkan penilaian seobyektif mungkin. Keluar sebagai juara ialah Sisca, pegawai dari Direktorat Operasi yang memukau dewan juri dengan keahliannya menari khas Banyuwangi.

Selain itu dalam PMS Got Talent ada nomor pertandingan khusus untuk pegawai di level manajemen dan kepala bidang. Para pejabat struktural ini ditantang unjuk kebolehan bermain tenis meja, bersyair, menyanyi, bahkan juga tampil melawak a la *stand up comedy*. Di cabang tenis meja, pemenangnya yaitu nahkoda Kapal Artama Capt. Frido, *runner up* yaitu Manager SDM Tipung Muljoko, dan di tempat ketiga sang Direktur Utama Chairael Anwar.

Dalam mengikuti perlombaan beregu, setiap tim selalu diperkuat oleh minimal satu anggota perempuan. Adanya sosok srikandi di setiap regu memberi warna tersendiri, terutama pada lomba bola voli, balap karung estafet, bakiak tandem, dan lainnya. Misalnya pada lomba balap karung estafet, setiap tim saling beradu



▲ Direktur Utama PMS Moch. Chairael Anwar (kedua kiri) bersama Direktur Utama PDS Gugus Wijanarko (kiri) menonton aksi peserta PMS Got Talent.

strategi. Ternyata tim yang menempatkan kontestan perempuan sebagai pebalab karung pertama, justru keluar sebagai pemenang setelah para pebalap prianya berhasil menyusul di saat-saat terakhir jelang garis finis. "Filosofinya ingin menghilangkan sekat perbedaan gender. Di PMS, posisi nakhoda dan posisi operasional pun pasti ada yang perempuan, jadi tidak ada perbedaan," ungkap Tipung.

Kekocakan juga tergambar pada lomba voli. Voli ini bukan sembarang voli, tapi voli kreasi PMS. Jika voli biasa pemainnya berjumlah enam orang pada tiap tim, pada voli ini hanya diikuti oleh tiga pemain saja pada tiap tim. Kemudian net yang biasanya berupa jaring sehingga tembus pandang, pada voli kreasi PMS ini net ditutup dengan kain putih sehingga antartim tidak bisa saling melihat ke sisi lapangan lawan. Walhasil kelucuan terjadi, karena para pemain sibuk memperhatikan ke bawah, ke arah pergerakan kaki-kaki lawannya sambil menerka-nerka ke mana gerakan arah bola yang akan tiba. Para jagoan *smash* juga gigit jari, karena panitia melarang adanya pukulan *smash* sambil melompat. Dengan berbagai modifikasi peraturan ini, kemampuan antartim menjadi lebih merata dan jalannya pertandingan menjadi lebih seru dan lucu.

Panitia HUT PMS ini diisi oleh jajaran staf dan pegawai PMS murni, bukan para pejabat seperti panitia acara kantor biasanya. Ketua panitia Yola merupakan staf Direktorat Umum yang baru diangkat pegawai pada tahun 2013. Inisiator, serta ide jenis dan kreasi lomba murni dari panitia, manajemen hanya menyetujui saja. "Memang diarahkan agar berani mengoordinasikan pegawai lain yang secara struktural status kepegawaian lebih tinggi. Tujuannya agar dapat menumbuhkan jiwa kepemimpinan di pegawai-pegawai muda," jelas Tipung.

Juga ada lomba foto untuk pegawai serta desain pin dan stiker yang diikuti juga oleh pegawai PMS yang ada di luar di Surabaya. Setidaknya ada 90 foto yang masuk ke meja penjurian. Hasilnya digunakan untuk promosi perusahaan.

Acara puncak perayaan Hari Ulang Tahun PMS yang ketiga yaitu diadakan pada tanggal 31 Desember 2014. Hari penuh arti tersebut diawali dengan pelaksanaan apel pagi. Apel pagi yang diikuti oleh seluruh pegawai ini biasanya diselenggarakan rutin setiap hari Senin dan pada tanggal 17 setiap bulannya. Drumband PMS tampil pada apel pagi tersebut dan disaksikan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Direktur Operasi dan Pengembangan Bisnis Pelindo III yang juga sekaligus Komisaris Utama PMS Rahmat Satria, serta para direksi anak perusahaan.



▲ Panggung PMS Got Talent.



▲ Direktur Utama PMS Moch. Chairael Anwar (kanan) bertanding tenis meja.



▲ Pertandingan voli unik pada HUT PMS.



▲ Juara 1 Lomba Foto.



▲ Juara 1 Lomba Desain Stiker.



▲ Juara 1 Lomba Desain Pin.

Pada apel tersebut ada pemberian Penghargaan Pegawai Paling Disiplin yang diterima oleh Selfanus Rudianto. Ia dinilai tidak pernah datang terlambat ke kantor, tidak pernah pulang lebih awal, serta aktif pada sejumlah kegiatan perusahaan. Penghargaan berikutnya ialah Penghargaan Kapal Dengan Tingkat Kesiapan Paling Tinggi yang dimenangkan oleh KT Bima 333. Kapal ini dinilai paling sedikit mengalami *downtime* yang dihitung selama setahun ke belakang. Kedua penghargaan ini diserahkan langsung oleh direksi. Pada apel tersebut PMS juga sekaligus melepas komisariss dan direksi lama yaitu Faris Assegaf dan Moch. Masduki dengan memberikan cenderamata sebagai simbol kenang-kenangan.

Secara kebetulan pada hari terakhir di tahun 2014 tersebut juga diresmikan bangunan Musholla Al Faridzi yang ada di sisi gedung Grha Marine. Peresmian ini ditandai dengan sholat dhuhur bersama yang diimami oleh Direktur Utama Chairael Anwar. Kegiatan keagamaan di musholla ini dilanjutkan dengan khataman Quran oleh Panti Asuhan Aisyah Tong Maryam dari Perlis, Tanjung Perak, Surabaya. Dalam mensyukuri penggunaan gedung baru Grha Marine juga disalurkan bantuan sosial dalam bentuk uang ke yayasan dan panti asuhan. "Untuk bansos memang program rutin, selama setahun minimal tiga kali. Diawali saat bulan suci Ramadhan dan lebaran, saat ulang tahun, kemudian di luar itu kalau ada bencana," papar Tipung.

Seluruh rangkaian acara ditutup dengan tasyakuran tahun baru yang dilaksanakan hingga dua kali, yakni di lantai 4 gedung baru pada pagi sampai sore hari dan pada malam harinya tasyakuran di dua tempat sekaligus. Kedua lokasi pelaksanaan yaitu di *roof top* lantai 4 Grha Marine hingga lewat tengah malam saat tahun berganti dan juga renungan serta malam keakraban di atas Kapal Artama yang melayari perairan Pelabuhan Tanjung Perak.

HUT PMS juga diperingati dengan acara tasyakuran di Mess Marine di Pulau Karang Jamuang. Mess yang ditempati para awak kapal di Selat Madura ini bisa digunakan untuk berbagai kegiatan, ada tiga kamar yang dilengkapi fasilitas *air conditioner* dan kamar mandi dalam, ruang tamu, ruang tengah, dapur, ada juru masak dua orang. Fasilitas ini cocok untuk para pehobi mancing. (Lamong)



▲ Apel pagi HUT PMS yang dihadiri oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Direktur Operasi dan Pengembangan Bisnis Pelindo III yang juga sekaligus Komisariss Utama PMS Rahmat Satria, serta para direksi anak perusahaan dan seluruh pegawai PMS.

Tambaklorok Jadi Kampung Bahari

Kawasan Tambaklorok, Kelurahan Tanjungmas, Kecamatan Semarang Utara akan dikonsep menjadi kampung bahari. Hal itu disampaikan M Farchan, Kabid Perencanaan Bappeda Kota Semarang, akhir Januari lalu.

Perencanaan pengelolaan kawasan Tambaklorok dilaksanakan setelah Pemerintah Kota Semarang memperoleh kepastian hak pengelolaan kawasan tersebut.

“Sebelumnya kawasan itu memang ada persoalan status ganda, antara HPL PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan sertifikat Hak Milik atas nama warga Tambaklorok. Dan, persoalan itu selama ini menjadi masalah dalam pengelolaan kawasan,” katanya.

Mulai 14 Januari 2015, Pelindo III telah menyetujui pelepasan Hak Pengelolaan Lahan (HPL) dengan nomor surat PJ.06/19/TMS-2015. Nantinya kawasan tersebut akan resmi menjadi milik warga, dan pengembangan dan pengelolaannya bisa dilakukan oleh pemerintah kota. Meski pelepasan masih dalam proses di Kantor Pertanahan Kota Semarang, tapi hal itu sudah menjadi titik terang untuk rencana pengembangan Kawasan Bahari di Tambaklorok.

Lepas Tanah

“Pendekatan konsep peremajaan kawasan sejalan dengan program nasional Penataan Kawasan Perumahan dan Pemukiman Kumuh. Selain itu juga mendukung program Pengembangan Maritim, sehingga nantinya kawasan



▲ Ilustrasi penjemur ikan.



▲ Ilustrasi nelayan melintasi tempat pengasapan ikan.



▲ Ilustrasi perahu nelayan tertambat.



▲ Ilustrasi crane TPKS terlihat di kejauhan.

Tambaklorok menjadi kawasan bahari,” tegasnya.

Sementara General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas, Tri Suhardi mengatakan, secara prinsip pihaknya sudah setuju melepas tanah yang berstatus dobel dengan luas total 26 hektare. Dengan rincian 21,7 hektare di Rejomulyo dan 4,3 hektare di Tambakrejo, Kecamatan Semarang Utara. Hal itu disepakati sesuai intruksi dari Kementerian BUMN.

Dikatakannya, saat ini proses pelepasan hak tanah tersebut menunggu dari Badan Pertanahan Nasional (BPN). Nantinya status Hak Pengelolaan Lahan (HPL) Pelindo III Cabang Tanjung Emas dan Hak Milik (HM) warga akan dipisahkan.

“Secara dokumen tanah tersebut memang masih dobel status dan masih ada catatan dan surat-suratnya pada kami. Prinsipnya untuk melepas tanah itu memang tidak ada masalah karena sesuai intruksi dari Kementerian BUMN,” ujarnya.

Tri menjelaskan, sesuai Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas, HPL di Kelurahan Rejomulyo dan Tambakrejo direncanakan untuk pengembangan pelabuhan. Sehingga, tanah HPL yang berada di luar yang telah dilepaskan, akan tetap digunakan untuk kepentingan Pelabuhan Tanjung Emas.

“Nantinya jika proses sudah selesai maka pengembangan di wilayah tersebut bisa lebih jelas,” tandasnya. (H71, H35, fri-72)

(Dikutip dari suaramerdeka.com <http://berita.suaramerdeka.com/smcetak/tambaklorok-jadi-kampung-bahari/> tanggal 27 Januari 2015)

Pelindo III Implementasikan Teknologi *Docking System* Pertama di Dunia

Pelindo III mencatatkan Kota Surabaya dalam sejarah teknologi dunia kepelabuhanan. Karena salah satu anak Perusahaan Pelindo III, yakni Terminal Teluk Lamong (TTL) di Surabaya menjadi terminal petikemas pertama di dunia yang mengimplementasikan sistem otomatis bongkar muat petikemas yang disebut dengan docking system. Pencapaian ini merupakan kerjasama antara Pelindo III dan Gaussin Manugistique, perusahaan teknik handling dan logistik dari Prancis.

Chief Operating Officer Gaussin Stephane Hecky yang hadir di TTL menyambut hadirin uji coba bersejarah tersebut dengan ungkapan “selamat datang di uji coba pertama di dunia”. *“Welcome to the world premier event, the first time in the world that a docking system will be implemented on a terminal. Here, in Indonesia.”* ucapnya bangga. Komentar senada diungkapkan oleh Direktur Utama PT Terminal Teluk Lamong Prasetyadi. “Hari ini merupakan capaian penting bagi TTL. Karena hari ini kami menguji coba di terminal kami sebuah sistem terbaru di dunia, docking system,” jelasnya.

Kemudian perwakilan dari Gaussin mendemonstrasikan cara kerja docking system tersebut dalam bongkar muat boks petikemas dengan dua unit Automotive Terminal Trailer (ATT) di container yard (lapangan penumpukan kontainer). Pada truk trailer ATT unit 112 yang membawa satu boks petikemas berukuran 40 kaki, sopir menyetrirnya sampai

ke titik tertentu yang sudah ditandai pada container yard. Kemudian setelah menerima sinyal pemandu di titik tersebut, truk berpindah ke mode otomatis dan bergerak mundur menuju ke pilar docking system yang sudah terprogram untuk menerima boks petikemas yang diangkut. Sasis truk yang mengangkut boks petikemas meninggi dan merendah secara otomatis sesuai level ketinggian pilar docking system pada proses bongkar muat ini.

Setelah petikemas berhasil diletakkan di pilar oleh truk trailer pertama, truk berikutnya yaitu ATT unit 104 masuk ke pilar di sebelahnya, juga secara otomatis, untuk mendemonstrasikan “mengambil” boks petikemas. Di tengah demonstrasi, sopir kedua ATT mengangkat kedua tangan mereka ke atas guna menunjukkan bahwa mereka tidak menyentuh apapun dalam kabin kemudi selama mode otomatis diaktifkan. Selama mode otomatis sopir hanya perlu memantau panel untuk memastikan proses berjalan sesuai program. Para hadirin pun bertepuk tangan memberikan applause melihat kinerja truk ATT yang menggunakan bahan bakar solar ramah lingkungan berstandar Euro 4 tersebut. Truk trailer ATT ini menggunakan teknologi power pack yang memungkinkan penggantian mesin berlangsung lebih cepat, karena tidak perlu membongkar mesin secara keseluruhan.

Penggunaan docking system untuk bongkar muat petikemas membutuhkan biaya yang

Unit Automotive Terminal Trailer (ATT) mendemonstrasikan kecanggihan Teknologi Docking System di container yard TTL.





▲ Penandatanganan Go Letter antara Chief Operating Officer Gaussin Stephane Hecky (kiri) dengan Dirut TTL Prasetyadi (kanan) dan disaksikan oleh Dirut Pelindo III sekaligus Komisaris Utama TTL Djarwo Surjanto (tengah).

lebih efisien daripada menggunakan straddle carrier (SC). Perbandingannya, satu blok docking system yang memuat hingga enam jalur (dua belas pilar) membutuhkan biaya pembangunan sejumlah 100 ribu US Dollar, jauh lebih murah daripada biaya pembelian SC yang mencapai 3 juta US Dollar per unit. Biaya pengoperasian SC masih ditambah lagi dengan adanya biaya tenaga operator dan biaya perawatan yang lebih tinggi. Sementara itu, TTL sudah dilengkapi dengan 50 unit ATT seharga 230 ribu US Dollar per unit. Jumlah ini akan ditambah jika ada penambahan

jumlah Ship to Shore Crane (STS Crane). Untuk setiap satu unit STS Crane akan didukung tujuh unit ATT demi mencapai kinerja yang optimal. TTL selain sebagai terminal petikemas pertama di dunia yang menggunakan docking system, juga merupakan terminal petikemas kedua di dunia yang dilengkapi ATT. Pengguna pertama yaitu terminal petikemas milik American President Lines (APL) di Tangier, Maroko.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto yang hadir pada kesempatan tersebut mengatakan, bahwa kelebihan dari docking system ini ialah truk tidak disetir oleh manusia, sehingga kerjanya terstandar karena terprogram oleh mesin. "Teknologi ini untuk meningkatkan keselamatan dan produktivitas bongkar muat petikemas," jelasnya.

Keunggulan dari efektivitas penggunaan docking system ini diyakini akan membuat banyak terminal lain di dunia untuk ikut mengimplementasikannya. Potensi bisnis ini disambut Pelindo III yang bersama Gaussin telah sepakat membentuk perusahaan joint venture untuk memasarkan docking system di kawasan Asia Tenggara. Kerjasama ini ditandai dengan penandatanganan Go Letter untuk otomatisasi ATT. Terminal Teluk Lamong di Surabaya akan menjadi etalase bagi pengimplementasian teknologi mutakhir tersebut. (Lamong)





▲ Direktur Operasi & Pengembangan Bisnis Pelindo III Rahmat Satria (ketiga kiri), Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto (keempat kiri), dan jajaran direksinya merayakan HUT Ke-13 BJTI.

Semarak HUT Ke-13 BJTI

PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) merayakan Hari Ulang Tahunnya yang ke-13 pada tanggal 9 Januari 2015. Serangkaian acara pun digelar demi menyemarakkan ulang tahun anak usaha Pelindo III tersebut.

Pertama yakni pengajian yang diikuti oleh para pegawai BJTI dan dihadiri pula oleh seluruh komisaris, direksi, dan anggota Perispindo III. Pengajian bertajuk "Ngaji Bareng Bu Nyai" diisi oleh dai perempuan Hj. Uci Nurul Hidayati dari Pasuruan, Jawa Timur.

Bersamaan dengan acara ini juga diadakan Pemberian Bantuan kepada 10 panti asuhan sebagai bentuk syukur atas pertambahan usia dari BJTI. Panti asuhan (PA) tersebut yaitu PA Darul Hikmah, PA

Majelis Dzikir Tasbih, PA Roudlotul Khoir, PA Ibnu Hajjar, PA Baitul Yatim, PA Al Muttaqin, AP Salafiyah Chamidiyah, PA Al Mukmin, PA An Nur, dan PA Kristen Rumah Sejati. Semuanya berada di Surabaya.

Acara HUT BJTI juga disemarakkan dengan penyelenggaraan Turnamen Golf di "Taman Dayu" Golf Prigen, Pasuruan dengan oleh diikuti 122 orang peserta yang terdiri Direksi BJTI, direksi dan pejabat Pelindo III, mitra kerja serta *customer* dari perusahaan pelayaran.

Family Day, sebagai puncak Acara dari keseluruhan rangkaian kegiatan HUT BJTI ke-13 diadakan berbagai acara. Mulai dari Jalan Santai Direksi, Komisaris dan seluruh Karyawan PT.BJTI beserta keluarganya. Lalu ada

Penanaman Pohon di *emplacement* Prapat Kurung yang nantinya dipergunakan sebagai lahan transit *trucking* yang berkegiatan di Terminal Berlian. Kegiatan ini menjadi wujud kepedulian BJTI dalam mensukseskan "Gerakan Tanam dan Pelihara Pohon" di Lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak. Masih di bidang lingkungan, BJTI selenggarakan Pembersihan Sampah di area *emplacement* Intermoda Kereta Api Prapat Kurung Tanjung Perak.

Untuk buah hati para pegawai diadakanlah Lomba Mewarnai dan Menggambar serta Fun Kids Games. Sebelum pelaksanaan Family Day 2015, diadakan Lomba antar-Divisi di lingkungan kerja BJTI. Seperti basket, futsal, tenis meja, dan senam.



▲ Ornamen Turnamen Golf di "Taman Dayu" Golf.

Dalam sambutannya Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto mengapresiasi kerja keras dan kerja cerdas seluruh pegawai, sehingga dalam bulan November 2014 PT. BJTI mampu mencapai kegiatan *handling* Petikemas sebanyak 1.000.000 TEUs. Cerita menarik yaitu sebagai perwujudan terima kasih direksi atas pencapaian tersebut, maka direksi memberikan hadiah kepada seluruh istri pegawai BJTI sebesar Rp. 1 juta per orang dan untuk Tenaga KSO sebesar Rp. 500 ribu. BJTI akan memberangkatkan tiga orang pegawai untuk melaksanakan Ibadah Umroh di Tanah Suci, yaitu Abd. Wahab Wijanarko (Corsec), Bambang Sucipto (Komersial), dan Suparno (Keuangan). (Manyar)



▲ Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menyerahkan secara simbolis grand prize sepeda motor.



▲ Penanaman pohon di emplacement Prapat Kurung.



▲ Berlian Cycling Club berpose ceria usai bersepeda bersama.

Memacu Petikemas di Tanjung Wangi

DIANANTA P. SUMEDI - Media Bhirawa, Banyuwangi

Juara I Kategori Media Cetak Penghargaan Karya Jurnalistik Pelindo III

Ditetapkan sebagai pelabuhan penyangga Tanjung Perak untuk melayani arus petikemas, tak kunjung membuat Tanjung Wangi menggeliat. Pengusaha, pelayaran, dan pengelola pelabuhan masih saling tunggu. Butuh sinergitas termasuk bantuan pemerintah pusat dan daerah tingkat II.

Terik panas tak menyurutkan Muslih untuk memindahkan tumpukan boks styrofoam berisi gurita dari kapal perintis Sukaria ke mobil bak terbuka di dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi. Siang itu, pekan pertama November 2014, ia dan puluhan buruh panggul sedang bongkar muatan kapal Sukaria yang sandar setelah 18 jam mengarungi laut dari Pulau Sapeken, Kabupaten Sumenep. "Gurita ini akan dikirim ke pabrik di Banyuwangi," kata Muslih di pelabuhan, Selasa (4/11).

Dua kapal kargo curah kering, Berkah 36 dan Nur Allya, melakukan aktivitas serupa di dermaga yang sama. Bedanya, bongkar muatan Berkah 36 dan Nur Allya menggunakan crane kapal tanpa

buruh panggul. Puluhan truk keluar masuk area dermaga untuk mengangkut ribuan ton semen dan pupuk yang berpindah moda. Namun, tak nampak kapal kargo petikemas sandar di tengah keriuhan aktivitas mata rantai penyaluran logistik di Tanjung Wangi.

Sudah beberapa tahun terakhir, seorang satpam di pergudangan Tanjung Wangi, Supriyono, tak pernah menjumpai bongkar muat petikemas. Ia tidak tahu persis mengapa aktivitas pengiriman petikemas mati suri di Tanjung Wangi. "Sudah lama enggak ada bongkar muat petikemas di sini," ujarnya.

Ditetapkan sebagai penyangga Tanjung Perak lewat Pergub Jawa Timur No 77 Tahun 2009 tentang Kawasan Lalu Lintas Angkutan Petikemas di Jawa Timur Melalui Tanjung Wangi, tak lantas membuat Tanjung Wangi bergeliat. Buktinya Container Yard seluas 10 ribu meter persegi melompong tanpa satu unit pun petikemas. Sebagian lahan itu justru dijejali puluhan truk yang

terparkir antri ambil muatan kapal.

Padahal semangat Pergub ini untuk mereduksi kepadatan di Tanjung Perak. Konsep ship follow the trade rupanya menggelangut di benak pelayaran. Maklum, bongkar muat petikemas di Tanjung Wangi dinilai belum prospek secara bisnis karena minimnya arus ekspor impor di Banyuwangi.

Agen pelayaran PT Samudera Bahari contohnya. Membuka kantor cabang sejak 2010 di situ, Samudera Bahari masih mengandalkan jasa bongkar curah kering dan cair. Agen pelayaran ini merencanakan ada aktivitas bongkar muat petikemas ekspor impor di Tanjung Wangi pada akhir tahun 2014 seiring geliat sektor industri, perikanan, pertanian, dan furniture di Banyuwangi.

General Manager PT Samudera Bahari, V.F Soenarto, membisikkan PT Pabrik Kertas Basuki Rahmat segera melakukan pengapalan produk ekspor impornya di Tanjung Wangi. Perusahaan pelayaran rencananya mengoperasikan kapal kargo berkapasitas 600an TEUS petikemas.



▲ Kesibukan di dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi.

Kapal akan melayani pelayaran langsung dari Banyuwangi ke Singapura pergi pulang (PP). Langkah ini membikin ia optimistis eksportir importir di eks Karisidenan Besuki kian berminat melirik Tanjung Wangi ketimbang mengirim kontainer lewat Tanjung Perak, Surabaya. "Kami masih bongkar muat di Tanjung Perak khusus petikemas. Kalau muatannya sedikit, forwarding pilih kirim pakai truk ke Surabaya saja. Pelayaran rugi jika hanya mengangkut 3-4 petikemas dari sini," kata V.F Soenarto saat disambangi Harian Bhirawa di kantornya.

Prinsip bisnis pelayaran dimaklumi Kepala Dinas Perindustrian, Perdagangan dan Pertambangan Banyuwangi, Hary Cahyo Purnomo. Kondisi ini memaksa eksportir pengalengan ikan di Banyuwangi berpaling ke Tanjung Perak. Untuk membuktikannya, Hary merilis ada 12 eksportir asal Banyuwangi yang mengurus Surat Keterangan Asal (SKA) barang ekspor di Surabaya mendekati Tanjung Perak. "Hanya enam eksportir yang mengurus SKA di sini," kata Hary.

Kabar yang ditiupkan Soenarto direspon positif dengan sederet syarat oleh pelaku usaha. UD Kayu Mas Banyuwangi salah satunya, eksportir lantai berbahan kayu. Fahim, Manajer Ekspor UD Kayu Mas, mengatakan eksportir butuh komitmen ketepatan jadwal kapal, kesiapan infrastruktur, sarana bongkar muat ekspor impor, dan penyederhanaan proses dokumen. Ibaratnya,

kata dia, pelayaran dan pengelola pelabuhan memberikan umpan untuk menarik minat pelaku usaha.

Ia memberikan contoh pengiriman produknya menyesuaikan jadwal kapal untuk mengestimasi waktu tiba di negara tujuan. Keberadaan kapal terjadwal, kata dia, merupakan faktor penting dalam bisnis ekspor impor. Ketiadaan kapal di Tanjung Wangi memaksa Fahim menggunakan trucking untuk mengirim empat kontainer ukuran 20 feet tiap bulannya ke Tanjung Perak. Kontainer itu dikirim lagi ke berbagai negara tujuan ekspor: Singapura dan Hong Kong.

Ongkos handling Rp 5 juta per kontainer hingga naik kapal. Adapun harga produk UD Kayu Mas dibanderol US\$ 3 ribu per kubik. "Alur perijinan harus disederhanakan menghindari ekonomi biaya tinggi. Kalau sudah mengurus ijin di sini, jangan mengurus dokumen lagi di Surabaya," ujarnya. Bila semua beres, ia siap mengalihkan ekspornya melalui Tanjung Wangi.

Fahim mendorong pengusaha ekspor impor, pelayaran, pemda, dan operator pelabuhan berkolaborasi mewujudkannya. Sejatinya Pelindo III Tanjung Wangi dan Bupati Banyuwangi, Abdullah Azwar Anas, berusaha menghidupkan kembali geliat ekspor impor di Tanjung Wangi dengan mengundang stakeholder terkait pada Mei lalu.

Niatan Bupati Anas dipicu potensi perdagangan di Banyuwangi dan eks Karisidenan Besuki umumnya yang bakal menggeliat ke depan.

Usulan Fahim disepakati James Tejakusuma, owner perusahaan pengalengan ikan PT Avilia Prima Intra Makmur yang melempar produknya ke Amerika Serikat dan sebagian negara Eropa. Ketiadaan pelayaran ekspor di Tanjung Wangi memaksa James mengirim 10 kontainer tiap bulannya lewat Tanjung Perak. "Saya siap melalui Tanjung Wangi kalau layanannya ada. Bisa menekan biaya logistik," kata James.

Di tengah sengkabut, Hary berharap pelayaran mesti berkorban lebih awal dengan membuka jasa pengapalan ekspor impor sekaligus disiapkan infrastruktur pendukung oleh Pelindo III untuk menumbuhkan pasar di koridor timur Jawa. Ia mendorong Bea Cukai menyederhanakan pengurusan dokumen supaya menyinergikan layanan seiring penunjukkan Disperindagtam Banyuwangi sebagai instansi yang berwenang melansir SKA untuk barang ekspor.

Hary pun tak tinggal diam. Ia gencar ikut memasarkan produk asli Banyuwangi agar menembus pasar global lewat p a m e r a n .
T e r m a s u k
m e m b u a t
p e r j a n j i a n



▲ Truk antri bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Wangi.

kerja sama internasional demi memacu ekspor impor. Jika sinergi berjalan mulus, ia yakin pengusaha kian kepincut memanfaatkan Tanjung Wangi sekaligus memacu roda pertumbuhan ekonomi di eks Karisidenan Besuki. “Karena bisa menarik eksportir importir di eks Karisidenan Besuki. Potensial sekali,” kata Hary.

Merujuk rencana tata ruang wilayahnya, Kepala Dinas Perindustrian, Perdagangan, dan Pertambangan, Hary Cahyo Purnomo, meniupkan angin harapan bagi pelayaran untuk tidak ragu-ragu membuka layanan ekspor impor. Sebab Banyuwangi sisi utara di Kecamatan Wongsorejo bakal berdiri kawasan industri terintegrasi seluas 2 ribu hektare, yakni Kampe Industrial Estate Banyuwangi (KIEB) dan Banyuwangi Industrial Estate Wongsorejo (BIEW).

Sementara itu, General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Wangi, Bangun Swastanto, menyambut baik usaha Pemkab Banyuwangi sekaligus berharap BIEW terealisasi untuk menarik minat pelayaran ke Tanjung Wangi. “Saya mau investasi peralatan bongkar muat dulu ya pikir-pikir kalau pasarnya enggak ada,” kata dia saat dimintai tanggapan.

KIEB merupakan embrio BIEW. Konsepnya, lahan KIEB seluas 900 hektare berstatus HGU milik PTPN XII dan sisanya milik perorangan dan swasta lain. Pembangunan BIEW dimulai pada 2015 hingga 2022 secara bertahap yang mencakup Desa Kampe, Secang, Sidomulyo, dan Wangkal. BIEW terintegrasi dengan pelabuhan laut yang dikelola Pelindo III Cabang Tanjung Wangi. Adapun PT SIER mengelola kawasan industrinya.

Kabarnya investor pabrik baja asal Tiongkok, Wuhan Iron and Steel Co Ltd akan mendirikan pabrik di situ dengan nilai investasi kira-kira Rp 56 triliun. Dikonsentrasikan pula industri berbasis agro, energi,

manufaktur, dan teknologi. “Master plan dan DED masih disusun. Sementara baru pabrik baja yang tertarik,” kata Kabid Penanaman Modal Badan Pelayanan Perijinan Terpadu Banyuwangi, Ilzam Nuzuli.

Geliat investasi di Banyuwangi tergambar dari pertumbuhan ekonominya di level 6,85 persen pada 2013. Melampaui Jawa Timur 6,55 persen dan nasional 5,78 persen. Hingga semester I 2014 realisasi investasi Banyuwangi sebesar Rp 1,9 triliun dengan 1.016 ijin prinsip. Sepanjang 2013 realisasinya Rp 3,3 triliun dengan 1.986 ijin prinsip. “Saya optimistis realisasi tahun ini minimal menyamai 2013,” Ilzam menambahkan.

Bahkan Bupati Banyuwangi, Abdullah Azwar Anas, memproyeksikan pertumbuhan ekonominya di kisaran 6,8-7,24 persen pada 2015. Target ini, kata Anas, bisa dicapai asalkan ada jaminan ketersediaan infrastruktur transportasi barang, jasa, kapital, dan kondusivitas keamanan wilayah. “Karena pendapatan daerah ditargetkan naik 5,65 persen, dari Rp 2,07 triliun menjadi Rp 2,19 triliun pada 2015,” kata Bupati Anas.

Bangun Swastanto sejatinya berpandangan sehaluan dengan V.F Soenarto. Butuh perjuangan ekstra memacu arus petikemas di Tanjung Wangi karena hinterland kawasan industri belum terbangun. Akibatnya pelayaran lebih tertarik ke Tanjung Perak untuk mendekati pusat industri.

Bukan nihil aktivitas, melainkan Tanjung Wangi sementara melayani bongkar muat kontainer secara insidental. Salah satunya ARMY yang sempat mengirim peralatan tempur untuk latihan di Situbondo. “Kami masih sewa alat bongkar muatnya,” kata Bangun.

Pergub No 77 Tahun 2009, Bangun melanjutkan, wajib didukung oleh pemerintah kabupaten lain di eks Karisidenan Besuki untuk



menumbuhkan industrinya. Campur tangan Direktorat Perhubungan Laut juga dibutuhkan agar menetapkan rambu zonasi pelabuhan. Maksudnya, industri yang berdiri di eks Karisidenan Besuki nantinya diarahkan memanfaatkan Tanjung Wangi untuk aktivitas ekspor impor. “Enggak boleh di Tanjung Perak dan lainnya,” kata dia.

Kendala lain ia sulit menyinergikan pelaku usaha dengan pelayaran yang terikat kontrak jangka panjang. Meski berat, Bangun tak patah arang merancang strategi untuk memecah kebuntuan. Ia menginisiasi pertemuan antara Pemkab Banyuwangi, agen pelayaran, dan pelaku usaha pada akhir Mei lalu untuk menyamakan persepsi.



▲ Penumpukan petikemas di Pelabuhan Tanjung Wangi.

Kemudian dia gencar turun melobi pelaku usaha ekspor impor di Banyuwangi dan Jember. Insentif tarif di lapangan penumpukan ditawarkan. Ia pun menggratiskan biaya labuh dan hanya memungut 50 persen biaya tambat dari tarif normal, Rp 120 per Gross Tonage. Perlahan usahanya membuahkan hasil. Beberapa perusahaan rupanya tertarik menggunakan Tanjung Wangi buat pengapalan petikemas.

Ia telah membuat nota kesepahaman bersama tujuh perusahaan dengan potensi ekspor sebanyak 2.500 kontainer tiap bulan. Semen Bosowa misalnya, akan mengekspor 160 kontainer tiap bulan dari Tanjung Wangi ke Dilli, Timor Timur. Bosowa juga merencanakan mengirim semen ke Semarang dan Cirebon sejumlah

160 kontainer per bulan. "Mulai tahun 2015 berjalan. Kami minta MLO menyiapkan empty container juga," ujarnya.

Lantas PT Pabrik Kertas Basuki Rahmat akan mendatangkan bahan baku kertas, pulp, dari Australia dan Italia. Pabrik kertas rencananya rutin mengimpor pulp sebanyak 3 ribuan kontainer setahun. Belum lagi ekspor tembakau asal Jember. Menurutnya ini langkah awal yang positif dan berharap bisa menarik minat pelaku usaha lain. "Kapal terjadwal merupakan syarat mutlak. Lebih efisien lewat sini kalau ada kapal terjadwal sekaligus mengurangi kemacetan."

Sementara dari kalkulasinya, ada potensi impor masuk Banyuwangi sebanyak 1.248 kontainer tiap tahun yang berasal dari Cina, India, dan

Pakistan. Importir Banyuwangi ini terdeteksi memakai shipping line Han Jin, MOL, APL, Maersk Line, Yang Ming, dan Evergreen yang bongkar di Tanjung Perak. Adapun produk ekspor asal Banyuwangi dilempar ke Asia (41%), Eropa (38%), Amerika Serikat (18%), dan Afrika (3%).

Tanjung Wangi sejatinya menyimpan keunggulan alami dengan kedalaman pada air surut terendah (Low Water Spring) -14 meter. Kapal berkapasitas 5.500 TEUS alias kapal generasi kelima sepanjang 325 meter pun bisa sandar dengan anteng. "Kedalaman lautnya enggak usah dikeruk, alami. Tanjung Perak saja hanya bisa 3.000 TEUS," kata Bangun.

Perseroan menangkap semua potensi dan keunggulan ini. Proyek dermaga khusus petikemas sepanjang 150 meter dan reklamasi container yard seluas 11 ribu meter persegi yang terbengkalai kembali dikebut pada 2015. Proyek APBN 2011-2012 sebesar Rp 40 miliar itu telah rampung 50 meter. Sisanya mangkrak karena kekurangan dana.

Untuk melanjutkan proyek, Pelindo III masih menunggu proses serah terima dari negara. Pelindo III menyiapkan duit Rp 80 miliar untuk merampungkannya. Begitu proses beres, proyek segera dieksekusi dengan lama pengerjaan kurang dari setahun. Dermaga dirancang hanya cukup untuk satu kapal petikemas.

Selain itu, Bangun mendorong pemerintah pusat merealisasikan jalur ganda kereta api hingga Banyuwangi. Jalur ganda ini untuk menciptakan konektivitas intermoda mendukung kegiatan logistik petikemas di Tanjung Wangi. Bupati Anas menyokong usulan Bangun. "Pelabuhan Tanjung Wangi semakin hidup dengan double track KA. Karena akan meningkatkan arus keluar masuk barang sekaligus mendongkrak pertumbuhan ekonomi di koridor timur Jawa," kata Bupati Anas.



GM Pelindo III Tanjung Perak
Eko Harijadi Budijanto.

Stakeholder Gathering 2014

Refleksi Pelayanan Publik di Pelabuhan Tanjung Perak

Pelabuhan Tanjung Perak secara geografis terletak di sisi Pulau Jawa dari Selat Madura. Selat yang dibelah oleh kokohnya Jembatan Suramadu itu kini semakin sibuk. Riuhan dengan perkembangan ekonomi yang salah satunya ditandai dengan geliat aktivitas pelayaran. Permukaan air Selat Madura tak pernah diam. Ombak selalu ditiupkan angin, debur selalu datang seiring kapal-kapal yang berpenumpang barang sibuk melintas. Kapal-kapal yang menjadi duta perdagangan. Nyaris tak pernah ada refleksi...

Namun refleksi tetap ada di benak para pelaku bisnis di Pelabuhan Tanjung Perak. Refleksi atas kinerja di tahun yang telah berselang, sebagai dasar motivasi di tahun mendatang. Termasuk di Pelindo III Cabang Tanjung Perak dan sejumlah anak perusahaannya yang menjadi pilar dari gerbang ekonomi Surabaya dan Nusantara. Di depan ratusan stakeholder, General Manager dan para Direktur Utama memaparkan kinerja mereka dengan segala kerendahan hati untuk koreksi, namun tetap penuh motivasi. Berikut senarainya, Dermaga rangkum untuk Anda:

1. Pelindo III Cabang Tanjung Perak

GM Eko Harijadi Budijanto menjadi presenter pertama dengan judul: Quick Response: A Strategy for Business Sustainability. Strategi respon yang cepat berawal dari kebutuhan stakeholder (pemilik kargo, pengusaha pelayaran, hingga penumpang) dengan meningkatkan produktifitas B/M di atas standar DJPL (11 Desember 2011), pelayanan online dan percepatan pembayaran, *zero waiting time, Safety and Security* (adopsi standart ISPS code untuk fungsi pengamanan di setiap terminal), utilisasi fasilitas terminal & pelabuhan lainnya.

Hal-hal yang sudah dicapai di 2014 diantaranya yaitu Property Corner, Kalimas Corner, penataan zona labuh, pengerukan kolam Kalimas, Program Tanjung Perak bebas banjir dan Taman Tanjung Sadari Terminal Gapura Surya Nusantara yang berfasilitas garbarata dan system check in, Portal Anjungan (PPK online, e nota, host to host dengan perbankan), serta anugerah Piala Prima Utama dari Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dan penghargaan Indonesian Future Business Leader versi Majalah SWA yang diterima Sang GM.

Salah satu proyek yang di-highlight demi lebih meningkatkan lagi kualitas pelayanan

kepada pengguna jasa ialah pembangunan aplikasi PPSA online untuk pelayanan kapal dan terminal (bersama otoritas dan syahbandar) dengan menerapkan Integrasi Sistem Informasi Terminal dan pelayanan kapal melalui I-TIES Network (Integrated Tracking and Information Exchange System). Jadi pengguna jasa, otpel, syahbandar, lalu I-TIES Cabang Tanjung Perak, TPS, BJTI, TTL, TUKS, dan Cabang Gresik bermuara di PPSA Room yang sama. "Pelayanan dimulai dengan senyum dan diakhiri dengan aman," kata Eko menutup presentasinya.

2. Terminal Petikemas Surabaya

"*Citius, altius, fortius!* Lebih cepat, lebih tinggi, lebih kuat!" seru Direktur Utama PT TPS, Dothy mantap. Satu-satunya dirut perempuan di lingkungan Pelindo



▲ Dirut Terminal Petikemas Surabaya Dothy.



▲ Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto.

Ill itu memimpin satu-satunya terminal di Indonesia dan satu satunya operator terminal di Indonesia yang memiliki sertifikat C-TPAT dan ISO 28000:2007 (sistem manajemen keamanan untuk rantai pasok). Langkah strategis peningkatan di 2015 dibagi dalam tiga hal, mulai dari peralatan dermaga dengan pemesanan 3 unit *container crane* dan pengerukan kolam. Lalu peningkatan di lapangan berupa pemanfaatan *railway*, perluasan kontainer yard seluas sekitar 3 hektar, dan fasilitas TPFT. Peningkatan di sisi SDM dan Sistem Informasi melalui langkah *repositioning human capital training*, mengembangkan sistem *booking & gate automation*, serta mengimplementasikan pengumpulan pembayaran secara otomatis.

Terobosan pelayanan pengguna jasa di antaranya seperti penyiapan platform marketing bagi related company, menyiagakan One Stop Service Information, dan Customer Care 24 Jam. Atas kinerjanya TPS juga diganjar Penghargaan Sebagai Pelayanan Publik Kategori Prima Utama Tahun 2014 dari Kementerian Perhubungan RI.

3. BJTI (PT Berlian Jasa Terminal Indonesia)

Operator Terminal Berlian ini sedang naik daun karena berhasil membukukan 1 juta TEUs kontainer domestik pada tahun 2014. Pertumbuhan arus kontainer

domestik di BJTI mencapai 12 persen. Pada tahun yang sama BJTI juga melahirkan anak perusahaan yakni PT Pelindo Properti Indonesia yang coba turut menikmati kue bisnis properti yang semakin legit di negara berkembang seperti Indonesia.

BJTI sudah mulai beroperasi selama 24 jam non stop per hari dengan pergantian personel yang siap 30 menit lebih awal. Juga ada *manager on duty* yang siaga membantu pengguna jasa. Penambahan lapangan penumpukan dilakukan sebagai bagian dari rencana 2015 untuk meningkatkan stack muat hingga 80 persen. Tahun ini juga mengusahakan tersedianya area transit dan pandu khusus Terminal Berlian, seperti diungkapkan oleh Dirut BJTI Putut Sri Muljanto dengan penuh simpatik.

4. RS PHC Surabaya

Anak perusahaan yang bergerak di bisnis medis ini menyajikan presentasi yang fokus pada aspek "Peningkatan Pelayanan Publik". RS yang juga berlokasi di kawasan Perak ini telah mendapatkan prestasi The Champion of Surabaya Service Excellent Award (SEA). Setiap slide yang disajikan oleh direktur utamanya dr. Nunung Nugroho Sp KFR MARS menampilkan data statistik yang menunjukkan peningkatan. Mulai dari jumlah kunjungan pelayanan, jumlah pelayanan jenis operasi, jumlah kunjungan pelayanan BPJS yang seiring dengan program pemerintah.

Di sisi social RS PHC aktif melakukan bakti sosial. Salah satunya yang menonjol yaitu perhatian mereka pada pelaksanaan operasi bibir sumbing dan langit-langit yang dari tahun ke tahun jumlah pasiennya juga terus meningkat. Bakti sosial lainnya yang dilaksanakan secara rutin ialah khitan massal, pengobatan massal, operasi katarak, operasi bibir sumbing, operasi CTEV, dan operasi hipospadia.

5. Pelindo Marine Service

Direktur Utama PT PMS Moch. Chairael Anwar menegaskan focus perusahaan yang dipimpinnya pada pada layanan pemanduan & penundaan di wilayah operasi dan pengembangan di luar wilayah kerja eksisting. Hal ini agar Memberikan kontribusi manfaat ekonomi lebih besar bagi perusahaan & korporat.

Realisasi kegiatan PMS hingga tahun 2014 salah satu poin pentingnya yaitu terus meningkatnya kapasitas armada kapal SBPP untuk mendukung peningkatan pelayanan kapal oleh cabang pelabuhan. Kemudian pengelolaan perusahaan melalui standarisasi mutu, lingkungan, keselamatan & sistem informasi kinerja yang terintegrasi. Peningkatan kompetensi SDM Perusahaan untuk mendukung profesionalisme pelayanan bagi pelanggan, misalnya melalui Marine's Inhouse Training, MAG Training Class, Seminar K3, dan lainnya. Terakhir meningkatkan nilai tambah ekonomis bagi stakeholder dalam pelayanan perkapalan dan bidang usaha lainnya, melalui peningkatan unit dan kehandalan kapal tunda, peningkatan unit dan tipe kapal pandu, serta *derivative marine service*.

Untuk rencana tahun 2015 terbagi dalam 3 bidang. Pertama, pengemangan usaha dan pelayanan. Misalnya dengan pengelolaan APBS, pilotage & tug-assist untuk domestic dan internasional, pelayanan supply listrik kapal serta logistik gas & bahan bakar. Kedua, produk dan kualitas produksi. Misalnya dengan penambahan modul fitur dan aplikasi serta perbaikan fasilitas galangan. Ketiga, sisi sistem dan organisasi. Misalnya dengan pembentukan corporate value & branding serta pembentukan unit dan entitas bisnis.

6. Terminal Teluk Lamong (PT TTL)

Seakan tidak mau kalah dengan presentator-presentator sebelumnya dalam melayani pengguna jasa, Direktur Utama PT TTL Prasetyadi membawakan paparan yang bertajuk "2014-2015 Strategic Public Services". Kinerja TTL di tahun 2014 di antaranya telah berhasil mengefisienkan produktivitas terminal dengan simpifikasi Sispro, fleksibilitas sistem kerja, kemudahan pelayanan, *online services*, dan sentralisasi pengamanan. Sebagai "Green Port" pengembangan yang sudah dilakukan yakni pembangunan fasilitas CNG dan *power plan*, penggunaan alat elektrik, penyediaan utilities, penanaman mangrove dan *paperless*. Proses *e-transaction*, *e-payment*, dan *e-procurement* telah berlangsung *host to host* dengan *billing system*. Diusahakan pada tahun depan terkait proses ini dapat menggunakan aplikasi SAP.

Rencana berikutnya guna meningkatkan efisiensi produktivitas terminal yaitu; sistem otomatisasi operasional, konektivitas dengan kereta api, pembangunan *fly over*, penyediaan supporting logistic area seluas 145,2 hektar, tersedianya 2 unit GSU, *windows system domestic* dan internasional, dan lain-lain. Pengembangan berikutnya sebagai "Green Port" pertama di Indonesia ialah melanjutkan penanaman mangrove, penggunaan CNG untuk truk, pengoperasian *power plan*, dan penyediaan utilities (*water supply*, *broadband*, dan *waste management*). (Lamong)





▲ (Dari kiri) Gubernur Jatim Soekarwo, Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, Presiden RI Joko Widodo, GM Pelindo III Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto di Terminal GSN.

Jokowi *Blusukan* Ke Pelabuhan Tanjung Perak

Presiden Joko Widodo dengan pesawat kepresidengan bertolak ke Surabaya, awal Januari lalu. Di sela-sela menghadiri rangkaian acara pernikahan kemenakannya, Presiden menyempatkan diri untuk *blusukan* ke sejumlah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak. Menteri BUMN Rini M. Soemarno yang telah tiba di Surabaya sejak pagi hari, turut mendampingi Presiden bersama Menteri Pertahanan Ryamizard Ryacudu dan Sekretaris Kabinet Andi Widjajanto. Tujuan pertama Presiden yang datang dengan mengenakan setelan jas berdasi merah ialah ke PT PAL Indonesia (Persero).



▼ Presiden RI Joko Widodo naik ke atas dek KRI Fatahillah yang tengah dalam perbaikan



Presiden Jokowi mengevaluasi kinerja PT PAL Indonesia (Persero), berdasarkan laporan sang direktur utama, M. Firmansyah Arifin, bahwa yang diperlukan oleh PT PAL kini ialah permodalan dan permintaan yang stabil untuk memastikan bahwa untuk lima tahun ke depan sudah ada pesanan yang digarap. "Bukan melulu pada untung dan rugi, tapi ini industri strategis kita, sehingga semua harus sudah dipikirkan," tutur Jokowi.

"Bisa mengerjakan tapi harus fokus. Kalau untuk (membuat) kapal, ya kapal. Pada suatu titik akan menjadi produk yang matang dan sempurna. Susah kalau terus gonta-ganti produk," tegur Presiden. "Kalau melihat dari kondisi dan luas areal pabrik, sebetulnya ya cukup untuk bisa dijadikan awal pengembangan industri maritim kita. Tidak hanya PT PAL, tapi ada juga PT Dok dan Perkapalan Surabaya, serta lain-lainnya," imbuhnya.

Sebelumnya, Firmansyah menjelaskan perkembangan pembangunan yang dicapai PT PAL. Di antaranya, dengan menunjukkan tiga *prototipe* Perusak Kapal Rudal PKR Sigma 10514, dan dua tipe lainnya.

Kunjungan Presiden berlanjut ke PT Dok dan Perkapalan Surabaya (Persero) untuk meninjau industri galangan kapal. Juga ikut dalam rombongan Gubernur Jawa Timur Soekarwo.

Lanjut ke PT Dok, Presiden bersama Menteri Rini dan Gubernur Jatim yang akrab dipanggil Pakde Karwo naik ke atas dek KRI Fatahillah yang tengah dalam perbaikan. Menurut *main contractor* PT Dok Lukman Hakim, kapal buatan Belanda tersebut sudah lama terparkir karena rusak dipakai operasional TNI AL sejak tahun 1980-an.

Kemudian Presiden bersama Menteri BUMN Rini M. Soemarno dan Gubernur Jawa Timur Soekarwo secara spontan

mengunjungi Terminal Gapura Surya Nusantara (GSN), penumpang kapal laut paling modern saat ini di Indonesia yang berlokasi di Pelabuhan Tanjung Perak. Rini yang sebelumnya sudah berkunjung, dapat menjelaskan dengan lebih komprehensif kepada Presiden. Ia bersama Dirut Pelindo III Djarwo menyampaikan tentang standar pelayanan yang sudah sangat baik di Terminal GSN yang dimiliki oleh Pelindo III ini.

Seperti yang sering diberitakan, Presiden terus mendorong sektor kemaritiman nasional. Presiden mengelilingi terminal sembari berdiskusi dengan Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto. "Ke depan harus ada standar pelayanan yang jelas. Baik yang naik terminal bus, pelabuhan penumpang, juga airport. Standar Pelindo III di Terminal Gapura Surya Nusantara, Pelabuhan Tanjung Perak ini, saya kira akan kita pakai untuk standar semua pelabuhan (di Indonesia)," jelas Presiden Joko Widodo pada wartawan usai menjajal sendiri fasilitas garbarata.



Presiden RI Joko Widodo naik ke atas dek KRI Fatahillah yang tengah dalam perbaikan



▲ Presiden RI Joko Widodo bersama Direktur Utama PT PAL Indonesia M. Firmansyah Arifin mengunjungi industri galangan kapal.

Presiden kemudian menyebutkan standar yang dimaksud yaitu seperti yang ada di Terminal GSN, yaitu garbarata, ruang tunggu terminal yang nyaman, dan pelayanan tiket yang transparan. Presiden juga menambahkan bahwa menurutnya standar tersebut ialah standar yang ada di setiap negara, maka nantinya pembangunan terminal penumpang kapal laut ke depannya dapat mengikuti standar Pelindo III. "Saat ini pemerintah sedang melihat kemungkinan membangun pelabuhan di Belawan, Makassar, Banjarmasin, dan Jakarta. Juga Merak-Bakauheuni yang *traffic*-nya padat sekali," urai Rini menambahkan penjelasan RI 1.

Gubernur Jatim Soekarwo juga menambahkan bahwa pemerintah propinsi telah membangun pelabuhan kecil (untuk kapal berukuran hingga 5000 DWT) yakni Pelabuhan Penyeberangan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Paciran di Lamongan. Pelabuhan ASDP yang sudah beroperasi selama dua tahun ini membantu menjaga kualitas sayuran yang dikirim dari Jawa Timur ke Kalimantan via Banjarmasin ini menjadi tidak cepat busuk.

Menurut Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, pembangunan terminal penumpang modern ini membuat penumpang memiliki banyak pilihan untuk terminal keberangkatan transportasi laut. "Jika menggunakan kapal besar bisa dari Terminal Penumpang GSN, Pelabuhan Tanjung Perak," jelasnya.

Presiden mencontohkan BUMN seperti PT Angkasa Pura, PT KAI, dan PT Pelindo akan didorong terus oleh pemerintah karena menyangkut infrastruktur maritim udara, darat, dan laut. Tahun ini dengan persetujuan DPR, pemerintah akan menyuntik dana sebesar Rp 48 triliun kepada BUMN sejenis. Jokowi semula mengira anggaran yang disiapkan sebesar Rp 30 triliun, sebelum akhirnya Rini meralatnya bahwa sudah ada peningkatan menjadi Rp 48 triliun. Keduanya sempat tertawa bersama saat memahami potensi besar dari pemanfaatan dana tersebut.

Selain itu, BUMN karya seperti Adhi Karya, Waskita Karya, Hutama Karya, Wijaya Karya, Nindya Karya,

Virama Karya, dan lainnya juga akan disuntik dana tersebut, agar berlipat permodalannya. Hal ini seperti yang dilakukan di Negara lain yang perkembangan ekonominya cepat karena dimotori oleh badan-badan usaha negaranya. Sedangkan BUMN perbankan juga ditambah dananya, agar lebih kuat.

Untuk BUMN yang kecil yang masih terseok, namun manajemennya baik dan bermanfaat untuk orang banyak. Juga memungkinkan untuk disuntik dana tersebut. "Kalau ada yang masih kurang juga kinerjanya akan diperbaiki dulu manajemennya, *business plan*-nya juga dilihat apakah *visible* atau tidak," papar Presiden.

Cara ini dianggap lebih strategis karena dapat meningkatkan ekuitas BUMN hingga lima sampai tujuh kali lipat, sehingga dapat menarik investor. "BUMN sekarang tidak diperas terus devidennya, bahkan disuntik tambahan permodalannya. Sehingga dapat menjadi motor penggerak pembangunan," jelas Presiden. (Lamong)

Pelabuhan Tanjung Perak Semakin Diminati Kapal Pesiar



▲ Garbarata, fasilitas andalan Terminal GSN, Pelabuhan Tanjung Perak.

Jumlah arus kunjungan penumpang mancanegara via kapal pesiar (*cruise*) yang singgah di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya di tahun 2014, meningkat hingga 300 persen dibandingkan tahun 2013 lalu. Capaian jumlah penumpang di tahun 2014 tercatat 8.036 orang. Terjadi peningkatan signifikan hingga 300 persen dari tahun 2013 yang sejumlah 2.315 orang. Peningkatan ini tercapai karena pada tahun 2014 ada 11 unit kapal pesiar singgah ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, meningkat jauh dibandingkan tahun 2013 yang hanya 4 unit *cruise*. Sedangkan untuk jumlah total penumpang yang naik dan turun di Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 2014 sebanyak 740.093 orang. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Surabaya semakin diminati oleh wisatawan asing dan operator kapal pesiar internasional.

Terkait Terminal Gapura Surya Nusantara, Pelabuhan Tanjung Perak yang menjadi standar pengembangan terminal penumpang kapal laut modern di Indonesia. "Kita menyiapkan upaya pemasaran yang lebih gencar lagi untuk menggaet lebih banyak lagi kedatangan *cruise* ke Surabaya. Tahun 2015 ditargetkan kunjungan *cruise* meningkat hingga 20 *ship calls*," ujar General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto.

Pada bulan Januari 2015 ini, terjadwal ada dua *cruise* yang akan sandar di Terminal GSN, yaitu Crystal Symphony dan Silver Wind.

Surabaya setelah berlabuh dari Probolinggo. Sehari setelahnya, kapal dijadwalkan melanjutkan perjalanan ke Semarang.



▲ Atraksi penari Sparkling Surabaya.

Pada pertengahan Januari lalu *cruise* Crystal Symphony akan sandar dengan membawa 664 penumpang dengan 524 kru. Kapal ini menyinggahi Surabaya di antara perjalanannya dari Brunei Darussalam ke Benoa Bali. "Terminal ini bagus dan lebih tertata," komentar Capt. Nathan Mills sang nahkoda sambil menikmati kelapa muda segar.

Sekitar 180 penumpang mengikuti paket wisata Discovery Tour dan Trowulan Archeological Sight. Pelindo III juga menyediakan tur gratis keliling Kota Surabaya. Tujuan *city tour* yaitu melihat beberapa gedung bersejarah di Kota Surabaya, mulai dari Hotel Majapahit, Gedung Negara Grahadi (Kantor Gubernur), Balai Kota, Monumen Tugu Pahlawan, juga ke Pelabuhan Rakyat Kalimas.

Untuk kapal pesiar Silver Wind tiba di Pelabuhan Tanjung Perak pada pekan berikutnya.

Cruise yang juga berbendera Bahama tersebut tiba di

"Pelindo III sudah memiliki program kerjasama dengan *cruiseline* asing untuk singgah di terminal megah ini. Ini sangat baik karena mendukung program pariwisata maritim kita ke depan," komentar Menteri BUMN Rini M. Soemarno saat mengunjungi Terminal GSN bersama Presiden Joko Widodo,

pada 10 Februari lalu. Rini juga menambahkan bahwa kelak tidak hanya turis mancanegara tetapi juga wisatawan lokal memanfaatkan kapal untuk berwisata, tidak hanya sebagai alat transportasi.

Eko Harijadi menambahkan bahwa terobosan yang sudah diambil oleh Pelindo III yakni dengan mengadakan pameran bertema "Wonderful East Java" yang menjadi etalase mini kekayaan budaya Jatim di hall lantai III Terminal GSN. "Terobosan Pelindo III ini diharapkan juga direspon oleh *stakeholder* pariwisata melalui promosi berbagai paket perjalanan yang bisa menarik turis *cruise*, agar mau mengeksplorasi wisata di Jatim," ungkap Eko. (Lamong)

Tanjung Perak Kembali Kejayaan Laut Nusantara

Ayu Citra - ANTARA Jawa Timur

Juara Harapan III Kategori Media/Online/Radio Karya Jurnalistik Pelindo III

Infrastruktur pelabuhan, jalan, dan listrik menjadi kunci utama menarik minat investor untuk menanamkan modal dan mengembangkan bisnisnya di suatu daerah, termasuk di Jawa Timur.

Provinsi dengan jumlah penduduk sekitar 40 juta jiwa tersebut, memiliki potensi besar memesonakan penanam modal, baik dari kalangan domestik maupun asing. Apalagi didukung segala percepatan pembangunan infrastruktur di 38 kabupaten/kota.

Salah satunya terwujud dari komitmen Pelindo III yang tak henti mendukung misi dan visi pemerintah, terutama menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Meski beberapa pengamat industri maritim memandang sebelah mata terhadap terciptanya Poros Maritim Dunia berada di Indonesia, derap langkah Pelindo III untuk menunjukkan komitmennya tetap melaju dengan tegas dan pasti.

Sementara, nada sumbang mewujudkan impian Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla bermunculan dikarenakan untuk merealisasi Poros Maritim Dunia dibutuhkan dana Rp2.000 triliun.

"Dana itu bukan besaran yang kecil, siapa yang bisa menyalurkan dana itu dan dari mana," ucap Sekretaris Dewan Maritim Jawa Timur, Oki Lukito di Surabaya. Oki menilai, selama ini peran kalangan swasta belum optimal untuk meningkatkan performa industri maritim. Khususnya pada era pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, di mana minim investor yang berminat mengembangkan infrastruktur pelabuhan.

Di sisi lain, prioritas utama Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia diharapkan mampu menyejahterakan

ekonomi masyarakat pesisir yang kental dengan kemiskinan hingga saat ini.

Apabila dulu mereka yang berada di daerah pesisir sering dijadikan halaman belakang maka kini sudah saatnya menjadi etalase negeri ini. Faktor penyebabnya, potensi wilayah pesisir sangat prospektif untuk digalakkan menyusul jumlah desa pesisir di Jatim yang miskin dan tertinggal tercatat 632 desa.

Dengan besarnya potensi wilayah pesisir, Pelindo III melalui seluruh pelabuhan yang dinaunginya berupaya mengembalikan kejayaan laut Indonesia. Tindakan itu dilakukan dengan serangkaian program percepatan dan penyempurnaan kinerja sejumlah pelabuhan di wilayah kerjanya.

Hal tersebut tercermin dari program klasterisasi yang dilaksanakan di wilayah Pelindo III Cabang Tanjung Perak seperti Terminal Jamrud, Nilam, Mirah dan Kalimas. Kemudian di Terminal berlian oleh PT BJTI dan Terminal Petikemas Surabaya dioperasikan oleh PT TPS.

Selain itu, pada Bulan Nopember ini juga telah dioperasikan Terminal Teluk Lamong secara komersial. Realisasi terminal yang didesain dengan konsep "Green Port" atau pelabuhan hijau itu diyakini bisa



meningkatkan kapasitas dan kinerja bongkar muat Pelabuhan Tanjung Perak.

Klasterisasi Terminal

Program klasterisasi terminal di Pelabuhan Tanjung Perak juga dilakukan di terminal lain, misalnya, Terminal Jamrud Utara yang khusus untuk kegiatan bongkar muat curah kering dan general cargo internasional. Lalu, Terminal Jamrud Barat difungsikan untuk curah kering internasional, Jamrud Selatan untuk General Cargo dan curah kering domestik.

“Berikutnya Terminal Mirah untuk kegiatan ‘general cargo domestic’, ro-ro terminal dan ‘project cargo’. Terminal Nilam digunakan untuk petikemas domestik, curah cair dan general cargo,” tutur Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto.

Pada bulan April tahun 2015, ungkap Djarwo, juga telah siap dioperasikan Dermaga Pelabuhan Manyar, Gresik serta kawasan industrinya yang disebut dengan “Java Integrated Industrial Port and Estate” (JIPE).

Lokasi tersebut terdiri dari kawasan pelabuhan dan kawasan industri. Untuk kawasan pelabuhan saat ini sedang memasuki tahapan pembangunan dermaga sepanjang 250 meter dengan kedalaman -14 hingga -16mLWS. Daya dukung dermaga itu mampu disandari kapal dengan berat hingga 100.000 DWT.

Pada bulan Maret 2015, dermaga di proyek JIPE itu telah siap untuk disandari kapal-kapal yang membawa beragam jenis mesin yang dibutuhkan pelaku industri. Kalau pada kawasan industri hingga saat ini telah berhasil dibebaskan lahan seluas 1.000 hektare.

Bahkan telah dibangun infrastruktur dasar berupa jalan dan jembatan. Lalu, lahan seluas 400 hektare siap untuk



▲ Peta klasterisasi Pelabuhan Tanjung Perak.

dibangun industri pada bulan Maret mendatang. Di samping itu, turut dilakukan penambahan peralatan bongkar muat seperti “Container Crane” (CC), “Harbour Mobile Crane” (HMC), “RTG”, “Fixed Crane” dan peralatan pendukung lainnya.

Selama Januari hingga September (Triwulan III/2014) arus peti kemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak telah mencapai 2.283.877 Teus. Angka tersebut setara dengan 1.911.197 Boks atau naik sebesar 3,7 persen dalam satuan Teus dan sebesar empat persen dalam satuan Boks.

Dari sisi peningkatan arus peti kemas, bisa dikatakan bahwa Pelabuhan Tanjung Perak tidak hanya sebagai gerbang utama arus barang bagi Jawa Timur. Akan tetapi berperan menjadi lokomotif perekonomian Kawasan Indonesia Timur.

Keoptimisan itu dipicu kondisi Pelabuhan Tanjung Perak yang memiliki kontribusi sebagai infrastruktur penting bagi perdagangan dan transportasi bagi Jawa Timur dan Kawasan Indonesia Timur. Oleh sebab itu, Pelindo III bekerja keras guna melakukan beberapa upaya peningkatan infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan.

Padatnya lalu lintas kapal di perairan
Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Songsong MEA 2015

Sampai sekarang, keberlanjutan proyek pembangunan pelabuhan di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak sudah memasuki proses akhir penyelesaian. Salah satu indikatornya dikarenakan Pelindo III juga menyiapkan agar pelabuhan di wilayah kerjanya siap menyongsong masyarakat ekonomi ASEAN (MEA) 2015.

“Upaya kami ini sekaligus untuk mempersiapkan konsep tol laut (Poros Maritim Dunia) yang digagas Kabinet Joko Widodo dan Jusuf Kalla,” ucap Djarwo, optimistis. Sementara, pengoperasian Terminal Teluk Lamong tahap pertama yang berkapasitas 1,5 juta Teus mulai dioperasikan 12 November lalu. Perwujudan salah satu proyek Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) ditandai dengan pelayanan kapal domestik di rute Surabaya - Pekanbaru - Surabaya.

Kemudian, rencana “full operation” atau operasional secara penuh kegiatan domestik maupun internasional di Terminal Teluk Lamong segera direalisasi pada bulan Januari 2015. Di samping itu, pekerjaan revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) saat ini juga telah direalisasi melalui proyek pendalaman dan pelebaran alur.

Hingga pertengahan November 2014, perwujudan revitalisasi APBS telah mencapai 70,38 persen. Kondisi itu sesuai dengan jadwal pekerjaan tersebut dan diyakini bisa dilalui kapal-kapal besar pada bulan Maret 2015.

Keyakinan itu bisa dilakukan dengan catatan pipa gas milik Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore (PHE WMO) dapat dipindahkan tepat waktu. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efisiensi dan menekan angka kecelakaan kapal serta menjamin keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Perak pihaknya mengajak seluruh pemangku kepentingan.

Mereka berasal dari tim Syahbandar, Otoritas Pelabuhan dan Navigasi yang telah mengusulkan kepada Kementerian Perhubungan agar segera ditetapkan

Penataan APBS dan Zona Labuh Kapal. Khususnya di Pelabuhan Tanjung Perak dan Gresik.

Menanggapi hal itu, Direktur PT Maskapai Pelayaran Pulau Laut, Hamdan Yasin selaku pengguna jasa kepelabuhanan, mengemukakan, kepuasannya menggunakan pelayanan dari Pelindo III. Salah satunya ketika kapal MV Intan Daya 4 melakukan kegiatan bongkar muat di Terminal Teluk Lamong dengan rute Surabaya-Pekanbaru.

“Aktivitas bongkar muat sengaja kami alihkan ke Terminal Teluk Lamong dibandingkan sebelumnya di Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Keputusan kami ini dikarenakan Terminal Teluk Lamong menggunakan teknologi ramah lingkungan dan bisa mempercepat waktu pelayanan,” ujarnya.

Ia menargetkan, dalam satu bulan akan melakukan kegiatan bongkar muat di Terminal Teluk Lamong sebanyak tiga kali. Keberadaan terminal itu menjadi pilihan berikutnya selain di Pelabuhan Tanjung Perak misalnya di Terminal Berlian dan TPS.

Secara umum, lanjut Oki, dari perkembangan percepatan pembangunan infrastruktur di Jatim terutama yang dilakukan Pelindo III maka perwujudan visi-misi Presiden RI menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tersebut bisa terealisasi. Impian pemerintahan terkini dengan membangun 24 pelabuhan di penjuru Nusantara diharapkan bisa menurunkan mahal biaya logistik Indonesia.

Apalagi, selama ini mahal biaya logistik muncul karena disparitas yang tinggi antara Kawasan Indonesia Barat dan Timur. Oleh sebab itu idealnya program mengembangkan wilayah Indonesia Timur lebih didahulukan sehingga dapat memacu pertumbuhan ekonomi.

Ketika daerah Timur maju, secara otomatis biaya logistik akan murah karena arus komoditas dari wilayah Timur mampu memasok wilayah Barat yang selama ini menjadi “ibu susuan” Kawasan Indonesia Timur. (*)

Editor : Chandra Hamdani Noer



Strategi Pelindo III Kembangkan Pelabuhan Tanjung Perak

Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Surabaya menyambut tahun 2015 dengan berbagai langkah terobosan untuk pengembangan usahanya. Antara lain pembangunan Gate Terminal Jamrud, pemasangan dua unit elektrik *container crane* di Nilam Multipurpose Terminal pada semester I tahun 2015 dan juga pembangunan Power House. Selain itu juga akan dilakukan pengembangan dua unit gudang di Terminal Jamrud yang lebih besar dan modern.

Tak ketinggalan untuk penataan Terminal Kalimas sedang dikaji rencana pembangunan portal Sungai Kalimas. Portal ini akan berfungsi untuk mengatur kapal keluar dan masuk ke Terminal Kalimas untuk menghindari terjadinya stagnansi serta macetnya alur di sungai tersebut. Guna mengembangkan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan yang ramah lingkungan serta memiliki suasana yang asri, maka akan dilakukan penataan taman yang ada di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak. Langkah ini sebagai usaha mewujudkan pelabuhan yang bersih dan hijau.

Capaian Tanjung Perak 2014

Pelindo III mencatat, selama 2014 jumlah arus kunjungan kapal mencapai 14.039 unit atau setara dengan

75.559.177 *Gross Tonnage* (GT). Sedangkan untuk jumlah arus barang, tercatat 13.043.548 ton untuk curah kering dan *general cargo*, 1.105.293 meter kubik untuk *general cargo*, dan 3.008.128 ton/liter untuk curah cair. Kemudian jumlah arus petikemas sendiri mencapai 557.492 boks atau 601.915 TEUs di luar Terminal Petikemas Surabaya dan Berlian Jasa Terminal Indonesia.

Untuk jumlah penumpang kapal pesiar ke pelabuhan ini naik signifikan hingga lebih dari 300 persen dari 2.315 penumpang pada tahun 2013 meningkat menjadi 8.036 penumpang di tahun 2014. Peningkatan ini dikarenakan ada 11 unit kapal pesiar yang singgah ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya di tahun 2014. Jumlah ini meningkat dari tahun 2013 hanya ada 4 *cruise* yang sandar. Jadi total jumlah penumpang yang naik dan turun di Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 2014 sebanyak 740.093 orang.

Jika dilihat berdasarkan jenis kapalnya, dari total 75.559.177 GT berat kapal tercatat kapal petikemas masih mendominasi dengan jumlah 4.664 unit dengan berat mencapai 37.304.585 GT. Kemudian disusul



▲ CC Terminal Nilam.

SOFT OPENING
TERMINAL PENUMPANG
GAPURA SURYA NUSA
2 OKTOBER 2014





▲ GM Pelindo III Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto (kiri) meresmikan Property Corner.

kapal *general cargo* sebanyak 2.587 unit dengan berat mencapai 8.351.208 GT.

Selanjutnya kapal penumpang baik domestik maupun internasional tercatat 1.355 unit atau setara dengan 10.126.852 GT. Lalu kapal tanker sebanyak 743 unit atau setara 5.417.402 GT dan kapal curah kering sebanyak 237 unit atau 5.787.670 GT. Serta sisanya kapal tanker BBM, curah cair non-BBM, kapal *tug boat* dan kapal *Ro-Ro*, kapal pelra, dan kapal lainnya.

Dalam hal pelayanan, sepanjang tahun 2014 ini Pelindo III Cabang Tanjung Perak selalu berusaha meningkatkan kualitas pelayanan terhadap pengguna jasa antara lain:

- Property Corner, berupa kantor kecil di tengah-tengah pemukiman warga disekitar Tanjung Perak agar lebih mudah dalam pengurusan dokumen properti.

- Kalimas Corner, adalah pusat pelayanan dokumen khusus untuk kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan di Terminal Kalimas.
- Pengerukan Kolam Kalimas bertujuan untuk memperdalam kolam Terminal Kalimas dan meningkatkan kapasitas Terminal Kalimas.
- Penataan Zona Labuh.
- Mini etalase *Wonderful East Java* untuk tamu *cruise* MV. Seabourn Odyssey dan Nippon Maru sebagai sarana promosi budaya Jawa Timur untuk menarik kunjungan turis asing melalui kapal pesiar.
- *Soft launching* Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara.
- Pembentukan Satuan Foreman Khusus (SATFORSUS) untuk meningkatkan standar pelayanan bongkar muat.
- Pengawas dan Petugas Lapangan Ketertiban, Kebersihan, Keamanan, Keselamatan, dan Kesehatan Kerja (K6L) yang dilaksanakan setiap hari Jumat dengan tujuan untuk menjaga lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak agar tetap bersih, aman, dan nyaman.

General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto menjelaskan, di tahun 2015 ini juga akan dilakukan beberapa pembenahan mulai dari sisi internal maupun eksternal. Untuk meningkatkan standar pelayanan di operasional demi memenuhi kepuasan pelanggan kami. "Terlebih di tahun 2015 menjelang pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA). Maka kami dari pihak pelabuhan yang berperan sebagai pintu gerbang ekonomi akan selalu siap menerima tantangan dengan perbaikan di segala lini," ujarnya menambahkan. (Manyar)

PUSAT PELAYANAN KAPAL KALIMAS



Terminal Teluk Lamong Awal Otomatisasi Pelabuhan di Indonesia



(Dari kiri) Dirut TTL Prasetyadi, Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, Presdir Gaussin Christophe Gaussin, dan juga Elvio Simonetti dari Dock IT pada saat penandatanganan kerjasama.

PT Terminal Teluk Lamong (TTL), anak perusahaan dari Pelindo III bersama Gaussin kembali bekerjasama untuk mengembangkan otomatisasi terminal. Gaussin Manugistique ialah perusahaan teknik handling dan logistik dari Prancis. Perusahaan ini bergerak di empat pasar yang sedang berkembang pesat, yaitu energi, transport, lingkungan dan

bahan mentah dengan portfolio referensi seperti DP World, CAT, Exxonmobil Chemical, Thyssen Krup, AKZO Nobel, dan lainnya.

Sebelumnya pada Maret 2013, Pelindo III dan Gaussin sudah memulai kerjasamanya berupa suplai 50 unit ATT LIFT Diesel dan sekaligus docking station-nya. Peralatan tersebut kini sudah

beroperasi di Terminal Teluk Lamong, Surabaya.

Bertempat di Kantor Pusat Pelindo III, pada 30 Desember 2014 lalu telah ditandatangani kerjasama lanjutan tersebut oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Direktur Utama TTL Prasetyadi dan Presiden Direktur Gaussin Christophe Gaussin. Letter of intent tersebut menjadi awal tes otomatisasi dan simulasi untuk proses pengotomatisasian Terminal Teluk Lamong. Otomatisasi diharapkan dapat meningkatkan produktivitas dan keamanan kinerja terminal.

Djarwo Surjanto dan Christophe Gaussin bertegur salam akrab dalam bahasa Indonesia. "Selamat datang di Indonesia. *Thank Gaussin team for cooperation that has been given so far. I have a strong belief that our partnership will have prosperous*



▲ Automated Terminal Tractor (ATT)
di Terminal Teluk Lamong, Surabaya.

future,” tanggapan Djarwo terkait kerjasama ini. “Selamat pagi Surabaya. *We are delighted to participate in the ambitious development leads by Pelindo is State company in Indonesia by contributing to increase the Productivity and Safety of Port terminal, Logistics centers and Airports with state of the Arts Green Technologies*,” ujar Christophe Gaussin.

Kerjasama antara dua pemain besar kepelabuhanan ini menandakan terus meningkatnya kebutuhan otomatisasi kerja operasional logistik dan infrastruktur. *Joint venture* otomatisasi pelabuhan di antara keduanya juga untuk perakitan, komersialisasi,

pemasaran, distribusi alat di TTL yang salah satunya berupa CTT dan *docking system*. Kerja sama tersebut membuat Terminal Teluk Lamong menjadi awal dari pelabuhan bersistem otomatis di Indonesia. Kemampuan otomatisasi tersebut sesuai untuk diterapkan pada teknologi di pelabuhan, gudang logistik, dan bandar udara. Hal ini dipandang sangat potensial seiring komitmen pemerintah Indonesia untuk mendorong pengembangan sektor logistik di negara berkekuatan belasan ribu pulau itu.

Otomasi alat yang dilakukan di TTL dilengkapi dengan sistem manajemen transportasi berupa

software sehingga dapat menambah kecepatan dan keakuratan dalam proses operasional “Dengan semakin canggihnya peralatan dan sistem maka TTL dapat mewujudkan komitmen menjadi semi-automatic terminal di Indonesia,” kata Direktur Utama TTL Prasetyadi. Dengan dilaksanakannya proses kerjasama ini, visi Pelindo III untuk membuat sebuah terminal dengan konsep *zero waiting time* benar-benar terwujud dan diharapkan dapat semakin mempercepat proses pelayanan.(Lamong)

Nikmatnya Transportasi Publik di Eropa

Usai menempuh studi di World Maritime University, *Malmö*, Swedia, saya berkesempatan melakukan perjalanan ala *backpacker* ke tiga negara di Eropa, yakni Italia, Spanyol dan Prancis. Di ketiga negara tersebut, penulis merasakan nikmatnya menggunakan transportasi publik baik dengan pesawat, bis maupun kereta api.

Suatu Senin di awal Oktober tahun lalu, jam menunjukkan pukul lima sore, pesawat *low cost carrier*, *EasyJet*, yang saya tumpangi mendarat mulus di Bandara Internasional Leonardo Da Vinci, Roma, Italia, setelah terbang sekitar dua jam dari Bandara Copenhagen, Denmark. Para penumpang yang didominasi para pelancong dari negara Skandinavia tampak *sumringah* mereka telah sampai di Roma, salah satu kota favorit di Eropa untuk kategori wisata karena terkenal memiliki daya tarik yang berasal dari kejayaan Romawi kuno. Sebuah bus bandara pun tampak dari kejauhan untuk menjemput para penumpang dan membawa ke area kedatangan untuk mengambil bagasi.

Ini adalah awal petualangan ala *backpacker* untuk menjelajahi benua Eropa. Perjalanan antarnegara di Eropa dapat dilakukan dengan mudah selama memiliki visa *Schengen* atau visa yang diterbitkan oleh negara-negara di Eropa untuk warga negara Non EU (European Union) yang hendak berkunjung ke Eropa. Pemegang visa tersebut dapat mengunjungi negara-negara Eropa yang berada di wilayah *Schengen*. Negara-negara yang berada di wilayah *Schengen* terdiri dari 26 Negara, diantaranya negara-negara di Skandinavia (Swedia, Denmark, Finlandia dan Norwegia), Benelux (Belgia, Belanda, dan Luksemburg), Prancis, Italia, dan Spanyol. Di samping itu, biaya perjalanannya juga terjangkau apalagi jika direncanakan jauh-jauh hari.

Usai mengambil bagasi, saya bergegas keluar untuk melanjutkan perjalanan. Dari

bandara Roma berjarak 38 Km atau bisa ditempuh selama 40 menit dengan banyak pilihan moda transportasi seperti bis, taksi dan kereta api.

Moda transportasi publik di negara-negara Eropa rata-rata sudah terintegrasi dengan baik seperti pesawat terbang, kapal laut (feri), dan kereta api. Arti terintegrasi adalah ada kesinambungan antarmoda transportasi baik antara pesawat terbang, kereta api maupun kapal feri. Sehingga, setiap kali akan menuju atau datang dari bandara, terminal dan stasiun, penumpang dapat menggunakan atau melanjutkan ke moda transportasi publik lainnya. Pilihan utama biasanya bis dan kereta api, karena dapat memuat banyak penumpang dan terbilang ramah lingkungan. Keduanya memiliki emisi atau gas buang yang diproduksi tidak besar sehingga dapat mengurangi *greenhouse effect* (efek rumah kaca). Apalagi, bahan bakar yang digunakan menggunakan sumber energi yang terbarukan seperti bio gas, energi matahari, dan energi kincir angin. Tentunya akan membuat lingkungan semakin bersih dan bebas polusi serta debu.

Konsep transportasi dengan pola terintegrasi belum banyak dinikmati di



▲ Ilustrasi bus wisata di Barcelona, Spanyol.

Indonesia, namun ada satu bandara yang telah memadukan antarmoda pesawat terbang dan kereta api, yaitu Bandara Internasional Kuala Namu, Medan. Bandara sudah terintegrasi dengan layanan kereta api, sehingga para penumpang yang hendak menuju bandara atau sebaliknya dapat menggunakan sarana KA. Sebetulnya, di kota lainya juga telah ada diantaranya di Jakarta ada transjakarta, Yogyakarta ada transyogya, Solo ada Batik Solo Trans (BST), dan di Semarang ada transsemarang (BRT/Bus Rapid Transport). Kabar yang mengembirakan dari transsemarang adalah pemerintah kota Semarang membuka halte BRT di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang untuk mengakomodir kapal-kapal cruise atau pesiar yang hadir di pelabuhan tersebut.

Demikian halnya dengan alat kelengkapannya seperti papan informasi berikut jadwal kedatangan dan keberangkatan moda di Eropa pun tersedia sangat jelas. Sehingga para penumpang atau turis tidak kebingungan saat datang di bandara, pelabuhan, stasiun, dan terminal bis. Pusat-pusat layanan informasi pun disediakan untuk memberikan informasi apa saja kepada para turis, baik rute perjalanan, moda transportasi yang digunakan hingga penginapan. Hal ini bertujuan untuk memberikan rasa nyaman dan aman bagi para turis. Di samping itu, mereka juga menjual tiket terusan bernama *Roma Pass*. Bentuknya semacam kartu yang dapat digunakan untuk moda transportasi kereta api dan bis tanpa batasan dalam jangka waktu tertentu. Waktu itu



◀ Peta moda transportasi umum di Paris, Prancis yang detail dan jelas.

saya pilih 2 hari atau 48 jam karena saya akan berada di Roma selama 2 hari dengan harga 28 Euro atau sekitar Rp 448 ribu dengan bonus bisa memasuki satu museum secara gratis. Kartu ini cukup membantu bagi turis karena para turis rata-rata tidak menetap dalam jangka waktu yang lama sehingga cukup menghemat biaya transportasi

karena biaya transportasi setiap kali menaiki kereta atau bisa sekitar 2 Euro atau sekitar Rp 32 ribu sekali jalan.

Yang menarik adalah stasiun pemberhentian kereta bawah tanah (Metro) berada di dekat lokasi-lokasi wisata, diantaranya *Colloseum*, *Spanish Steps*, dan *Vatikan* yang sangat strategis sehingga sangat menguntungkan bagi para pelancong. Kalau pun harus ditempuh berjalan dari stasiun itu pun tidak jauh. Sepertinya para arsitek terdahulu telah memperhitungkan segala sesuatunya sebelum membangun stasiun bawah tanah.

Kendati alat transportasi publik di kota Roma terintegrasi dengan moda lainnya, namun kondisi KA Metro di Roma kurang terawat karena dipenuhi dengan coretan-coretan tangan-tangan jahil (vandalisme) dan rata-rata KA sudah tua. Demikian halnya dengan kondisi lorong-lorong yang menghubungkan antar-KA Metro juga terkesan kurang terawat. Mungkin ini akibat dari krisis ekonomi yang sedang menimpa negara yang terkenal dengan makanan pizza dan spaghetti ini. Namun



▶ Ilustrasi kereta berkecepatan tinggi di Eropa.

demikian, pemerintah Italia menyadari hal tersebut dengan mulai menyediakan KA Metro yang lebih baik dan memperbaiki stasiun-stasiun KA Metro.

Kondisi KA Metro di Italia berbanding terbalik dengan KA Metro di Barcelona dan Paris yang bersih dan terawat, seperti halnya di Paris, meskipun lorong-lorong ruang bawah tanah sudah uzur namun masih terawat *apik*. Jalur kereta di Paris terbagi menjadi dua, yakni KA jalur utama (RER) dan jalur KA Metro. Jalur KA utama (RER) untuk destinasi utama diluar kota Paris diantaranya bandara internasional Charles de Gaulle dan Disneyland Paris. Sedangkan, KA Metro melayani jalur dalam kota yang menghubungkan lokasi-lokasi wisata strategis diantaranya menara Eiffel, pusat perbelanjaan La Fayette dan Gereja St. Michel Notre-Dame. Kedua jalur ini juga terintegrasi.

Laiknya di kota Roma, semacam BUMN pengelola kereta api di Paris, SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), juga menyediakan tiket yang dapat digunakan tanpa batasan yang dipergunakan selama 24 jam untuk kereta api dan bis. Petugas SNCF pun selalu siaga di hampir setiap stasiun KA Metro, khususnya di akses pintu masuk dan keluar stasiun. Petugas juga tidak segan-segan untuk memberikan penjelasan jalur dan moda transportasi dengan menunjukan sebuah kertas berukuran 40 cm x 20 cm yang dapat dilipat seperti buku saku sehingga dapat dimengerti oleh para turis dan warga yang baru datang ke Paris. Warga Paris pun cukup ramah dan mengerti bahasa Inggris, pernah sekali saya menanyakan jurusan KA Metro, salah seorang pemuda tidak segan-segan untuk ikut naik ke dalam kereta sekadar memastikan saya naik ke kereta yang tepat. Kemudian, pemuda tersebut turun

di stasiun berikutnya untuk kembali ke stasiun semula. Namun demikian perlu diketahui bahwa karena kereta bawah tanah di Paris terkenal banyak pencopet. Jadi harus ekstra hati-hati!

Pada jam-jam sibuk KA Metro melintas setiap 2-3 menit pada jam sibuk. Sehingga keberadaan KA Metro sangat membantu untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di jalan raya pada jam-jam sibuk. Apalagi keberadaan transportasi umum tidak hanya mengangkut penumpang biasa tapi melayani para turis. Stasiun bawah tanah di Paris juga lumayan bersih dan mungkin hanya sedikit bagian yang kurang terawat. Itupun dikarenakan bangunannya yang sudah berumur puluhan tahun. Lorong kereta di Paris, merupakan salah satu yang tertua di dunia. Apabila sedang beruntung, kita dapat menikmati hiburan musik dari pengamen jalanan yang bernyanyi di lorong tersebut lainnya melihat konser gratis.

Jalur kereta api baik RER maupun KA Metro dikelola oleh SNCF yang tidak hanya melayani transportasi hanya di wilayah Perancis, melainkan juga di negara lain seperti Spanyol, Italia dan Benelux. Saya pernah melakukan perjalanan dari Barcelona ke Toulouse, Perancis dengan kereta malam dan keretanya sangat bersih dilengkapi dengan sistem toilet yang modern. Demikian halnya, kereta dari Roma ke Venezia. Mereka menyediakan tempat tidur dan akses bagi orang-orang yang berkebutuhan khusus.

Yang menarik adalah pada saat saya membeli melalui internet secara online tiket adalah pada tiket tertera ucapan terimakasih karena saya telah memilih moda transportasi yang ramah lingkungan karena

▼ Ilustrasi obyek wisata Colosseum di Roma, Italia



telah mengurangi CO² yang dapat berdampak pada kesehatan. Disamping melalui internet, tiket dapat dibeli di stasiun kereta api melalui mesin tiket (seperti mesin ATM) dengan menggunakan kartu kredit. Mesin-mesin tiket ini banyak ditemui di stasiun seperti Barcelona Sants, Barcelona dan Rome Termini, Roma.

Ketika menginjakan kaki di Barcelona saya teringat lagu pemusik kondang Fariz RM yang berjudul Barcelona. Ternyata kota Barcelona lebih tertata dan Indah serta relatif lebih hangat apabila dibandingkan dengan kota Roma dan Paris. Untuk transportasi publiknya? Wah, kalau yang itu jangan ditanya. Kondisi transportasi publiknya baik bis maupun kereta api bisa dikatakan lebih baik jika dibandingkan kota Roma dan Paris. Bis kotanya didesain tidak hanya penumpang biasa tetapi juga untuk manula, penumpang yang membawa balita dan berkebutuhan khusus (seperti penyandang cacat). Supir bis pun sigap membantu jika ada penyandang cacat yang memerlukan bantuan. Pernah suatu ketika supir bis menghentikan bisnya agak lama di halte bis. Saya pikir waktu itu ada kerusakan pada mesin bis, ternyata tidak, sang supir turun untuk membantu salah satu penyandang cacat yang hendak menaiki bis. Tidak hanya itu, para supir bis juga tidak segan-segan menjawab pertanyaan mengenai lokasi wisata yang dapat dilalui oleh bis tersebut. Pernah saya sekali bertanya mengenai salah satu lokasi wisata, sang supir menjelaskan dengan baik meski Bahasa Inggris kurang begitu baik.

Kedatangan bis pun selalu tepat waktu seperti halnya di Swedia, di setiap pemberhentian bis terdapat papan digital yang menunjukkan jam kedatangan bis. Hal

ini bisa terealisasi karena di sana jarang sekali terjadi kemacetan kota. Di dalam bis pun tersedia informasi digital (*running text*) mengenai jalur bis atau KA yang dapat digunakan pada setiap lokasi pemberhentian bis. Jadi, kita tidak perlu takut kehilangan arah. Ruangan di dalam bis pun bersih dan dilengkapi tempat duduk untuk manula (para orang tua) dan lokasi kereta bayi.

Pertanyaannya adalah kapan Indonesia bisa seperti itu memiliki transportasi publik yang bisa diandalkan? artinya benar-benar membantu dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan mengurangi ongkos transportasi atau biaya logistik. Oleh karena itu, program-program pemerintah untuk pembangunan infrastruktur untuk transportasi publik baik monorel, kereta api listrik, kereta bawah tanah di kota-kota besar di Indonesia dan tol laut atau konsep pendulum nusantara serta pembangunan pelabuhan-pelabuhan dan bandara baru haruslah haruslah didukung penuh. Karena dapat membantu mengurangi biaya logistik nasional dan meminimalisir kemacetan lalu lintas utamanya di kota-kota besar di antaranya di Jakarta, Surabaya, Bandung, Yogyakarta, dan Semarang.

Di samping itu yang tidak kalah penting adalah kita harus mulai menggunakan sumber-sumber energi yang terbarukan (*renewable energy*) yang ramah lingkungan, serta mengedepankan pelayanan publik yang bebas dari korupsi, kolusi, dan nepotisme. Dengan demikian, kelangsungan masa depan generasi kita selanjutnya untuk hidup lebih sehat karena terbebas dari polusi udara akan tetap terjaga, dan kita tidak perlu ribut setiap kali ada kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM). Kita pasti bisa! (Manyar)



Ilustrasi kemudahan difabel bertransportasi umum di Eropa.



Misi Bisnis Singapore Logistic Association

Indonesia selalu dianggap sebagai mitra kunci perdagangan oleh Singapura dan negara-negara ASEAN lainnya. Dengan keanekaragamannya dalam wilayah negara yang terluas, serta diakui sebagai kekuatan ekonomi terbesar di ASEAN, Indonesia memiliki tantangan logistik tersendiri. Pemberlakuan ASEAN Economic Community (AEC), sebuah pasar regional tunggal untuk negara-negara anggota ASEAN yang dimulai tahun 2015 ini.

Singapore Logistic Association (SLA) melakukan misi bisnis ke Indonesia, lebih tepatnya ke dua kota gerbang logistik Indonesia, Surabaya dan Jakarta. Tujuannya untuk menjalin kerja sama dengan Asosiasi Logistik dan Forwarders Indonesia (ALFI). SLA merupakan asosiasi dari 526 entitas bisnis yang melayani di berbagai bidang logistik.

Misi ini juga merupakan inisiatif dari program SLA yang disebut Local Enterprise and Association Development (LEAD). Program ini juga didukung oleh International Enterprise Singapore and SPRING Singapore. SPRING atau Singapore

Enabling Enterprise ialah agensi pengembangan perusahaan yang bekerja sebagai badan standarisasi nasional Singapura yang juga mengembangkan dan memfasilitasi perdagangan perusahaan kecil dan menengah. Program tersebut dijalankan guna mendorong peningkatan industri logistik.

Ketua delegasi misi bisnis SLA tersebut, Stanley Lim, dalam sambutannya mengatakan bahwa pertemuan antara Indonesia dan Singapura tersebut merupakan kesempatan yang baik untuk kedua pihak. Interaksi antara sejumlah institusi usaha dapat mengeksplor potensi bisnis dalam industri logistik. "Melalui berbagai kolaborasi bisnis, kami berharap untuk menguatkan kapabilitas perusahaan-perusahaan tersebut dan membantu mereka untuk berbisnis di tataran internasional," ungkap Lim.

Di Kantor Pusat Pelindo III, Surabaya, tamu delegasi Singapura tersebut diterima oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Direktur Teknik dan Teknologi Informasi Hussein Latief, dan dari anak usaha

Pelindo III ada Direktur Utama Terminal Petikemas Surabaya (TPS) Dothy. Pada kesempatan tersebut Dothy mempresentasikan sejumlah proyek besar Pelindo III, mulai dari Terminal Teluk Lamong (TTL), Java Integrated Industrial Ports Estate (JIPE), hingga revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

Salah satu pertanyaan menarik dari anggota delegasi yaitu bagaimana pengguna jasa dapat menentukan terminal mana yang akan dipilih untuk melakukan bongkar muat (B/M), mengingat banyaknya terminal yang dimiliki Pelindo III di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Dothy kemudian menjelaskan adanya klasterisasi Pelabuhan Tanjung Perak yang sedang dilakukan oleh Pelindo III. Dengan klasterisasi, TPS khusus B/M petikemas internasional sedangkan B/M petikemas internasional di Terminal Berlian dan di Terminal Nilam yang juga melayani B/M curah cair. Kemudian Terminal Jamrud mengelola B/M *general cargo* ekspor dan impor serta curah kering impor. Lalu Terminal Mirah akan menjadi *car terminal* dan *off shore*.



Dirut TTL Prasetyadi (kanan) bersama Chairman SLA Stanley Lim (kiri). ▲

Anggota delegasi yang lain menanyakan tentang desain konstruksi dari gudang yang akan dibangun di JIPE, karena mereka memperhitungkan kebutuhan masing-masing pengguna jasa yang berbeda. "Setiap penawaran yang baik akan bisa didiskusikan (kebutuhannya)," jawab Hussein meyakinkan. Kemudian ia menjelaskan bahwa material, ukuran gudang, dan berbagai detail lainnya dapat disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jasa. Jawaban Hussein juga diperkuat dengan tanggapan dari Djarwo, bahwa Pelindo III sangat memahami kebutuhan pengguna jasa sangat beragam. "Saat kami mendesain area ini, kami sangat mengerti bahwa fleksibilitas itu harus ada," ujarnya.

Delegasi misi bisnis SLA selepas jamuan makan siang melanjutkan kunjungan ke JIPE kemudian ke TTL. Di terminal berkonsep hijau pertama di Indonesia tersebut diterima oleh ketiga direksi TTL yaitu Direktur Utama Prasetyadi, Direktur Operasi dan Teknik Agung Kresno Sarwono, serta Direktur Umum dan Keuangan Haryana.

Meski gerimis, dengan pengawasan rombongan mengunjungi dermaga dan melihat langsung *ship to shore crane* milik TTL yang berteknologi ramah lingkungan berdiri menjulang di tengah Teluk Lamong, Surabaya. "Kenapa TTL dibangun dengan posisi dermaga yang menjorok ke laut?" tanya Lim. Prasetyadi menjawab bahwa dikarenakan jika dibangun di dekat jalan raya di daratan pesisir

Selat Madura sisi Pulau Jawa sudah terlanjur ramai. Kompensasi kepada masyarakat juga menjadi mahal. Selain itu dengan dibangun menjorok ke lautan juga membuat TTL memiliki kedalaman yang mumpuni untuk melayani kapal besar, yakni mencapai -14 meter LWS (*Low Water Spring*).

"Kami berharap dapat dukungan dari SLA agar TTL dapat memiliki nilai plus untuk entitas pelayaran di Singapura. Sehingga volume ekspor-impor semakin bertambah di Indonesia, khususnya di Jawa Timur," jelas Prasetyadi tentang misi bisnis SLA yang singgah ke terminalnya. Pada hari pertama tersebut, rombongan lalu menyempatkan berkunjung ke TPS dan Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER).

Delegasi misi bisnis SLA tersebut dijadwalkan selama seminggu di Indonesia. Setelah mengikuti makan malam sembari berbincang bisnis dengan ALFI Surabaya, pada hari kedua mereka mengunjungi pembangunan JIPE di Manyar, Gresik. (Lamong)



Jamuan makan siang di Kantor Pusat Pelindo III. ▲



Pelindo III menerima misi bisnis SLA. ▲

Wisata Bahari Program Unggulan



▲ Menteri Pariwisata Arief Yahya.



▲ Ilustrasi turis cruise.

Sejak sepuluh tahun silam, kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) ke Indonesia, terus meningkat. Pada penutup 2014 lalu, kunjungan kapal *cruise* pengangkut wisman tak lagi “berjubel” lewat Pelabuhan Benoa Bali yang masih mendominasi hingga 49 unit, tetapi Tanjung Emas Semarang yang tahun 2013 baru dikunjungi 19 unit *cruise*, pada tahun 2014 juga sudah mampu mencatat lonjakan signifikan menjadi 25 unit.

Jumlah wisman, juga meningkat. Tahun 2012 kunjungan wisman ke Indonesia baru tercapai 8,04 juta orang, di tahun 2013 melonjak menjadi 8,8 juta orang. Kemudian sampai Oktober 2014, menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), sudah mencapai 7.755.616 wisman, naik 8,7% dibanding periode yang sama tahun 2013. Waktu dua bulan sisanya, diyakini akan mencapai target, karena bulan-bulan November dan Desember merupakan *peak season* bagi industri pariwisata di Indonesia.

Data itu, dengan sendirinya menimbulkan optimisme, mengingat jumlah wisman yang terus meningkat ini menjadi pendorong ke target terwujudnya kedatangan 20 juta wisman pada tahun 2019. Peningkatan itu, juga berpengaruh terhadap kontribusi sektor pariwisata terhadap produk domestik bruto (PDB) nasional saat ini 4,2%, dengan devisa yang dihasilkan mencapai Rp 120 triliun, dan berhasil menciptakan lapangan kerja bagi 8,7 juta orang.

Menurut prediksi, lima tahun kedepan kunjungan wisman ke Indonesia akan menjadi dua kali lipat, mencapai kisaran jumlah 20 juta orang. Sedang wisatawan domestik (wisdom) juga akan naik menjadi sekitar 275 juta orang. Peningkatan tersebut akan memicu kontribusi pariwisata terhadap PDB nasional menjadi 8% dengan jumlah devisa yang dihasilkan mencapai Rp 240 triliun serta membuka peluang bagi 13 juta lapangan kerja.

Dari segi angka kunjungan untuk empat tahun mendatang, jumlahnya memang tidak terlalu besar. Sebab menurut Asosiasi Perjalanan Asia Pasifik (PATA, *Pacific Area Tourism Association*), diperkirakan Thailand akan menerima kunjungan wisatawan sebanyak 26,5 juta orang, Malaysia 26,3 juta orang dan Singapura 15,6 juta orang. Namun upaya mendatangkan 20 juta wisman ke Indonesia ini, harus diakui sebagai hal yang tentu tidak mudah. Menurut catatan *World Economic Forum* (WEF), daya saing pariwisata Indonesia berada di urutan ke-70 dunia.

Menteri Pariwisata Arief Yahya pernah menjelaskan, wisata alam akan dikembangkan dengan produk wisata bahari, wisata ekologi, dan wisata petualangan. Adapun wisata budaya dikembangkan dalam wisata heritage dan religi, wisata kuliner dan belanja, serta wisata kota dan desa. Juga akan dikembangkan wisata MICE (*Meeting, Incentive, Convention, Exhibition*) dan *event*, wisata olahraga, serta wisata kawasan terpadu. Pertimbangannya adalah, berdasar Pusat Data & Informasi Kementerian Pariwisata yang diambil dari hasil survei PES (*passenger exit survey*) tahun 2013, terdapat lima besar produk wisata sebagai kontributor utama, meliputi kunjungan wisata belanja dan kuliner, religi dan heritage, bahari, MICE, serta wisata olahraga.

Salah satu kendala promosi wisata yang dialami Indonesia adalah keterbatasan biaya yang setiap tahun hanya berkisar Rp.100 miliar, yang dinilai tak cukup jika hanya melakukan promosi konvensional. Namun sejak

berkembangnya dunia maya, Kemenpar mulai gencar berpromosi melalui dunia maya, dengan memanfaatkan peran internet. Ternyata, dalam wawancara dengan wisatawan asal Tiongkok, diakui 73% mengenal Indonesia lewat jasa *Google* maupun portal-portal lain yang rajin memperkenalkan obyek dan daerah tujuan wisata (DTW) unggulan di seluruh dunia.

Dengan mencermati pertumbuhan yang terjadi selama ini, dapat diprediksi salah satu tren pariwisata Indonesia di tahun 2015 adalah ekowisata, yang lahirnya terpicu keprihatinan dunia terhadap kerusakan lingkungan. Salah satunya disebabkan pembangunan pendukung pariwisata, seperti menjamurnya pembangunan hotel dan vila di kawasan hijau dan terkikisnya nilai tradisi dan budaya lokal akibat komersialisasi wisata.

Selain ekowisata di Indonesia, ada beberapa tren yang akan berkembang di tahun 2015 yaitu kawasan wisata baru yang penyebaran informasinya dilakukan melalui sosial media termasuk blog. Pada tahun-tahun sebelumnya kawasan baru ini lebih banyak didominasi penemuan wisata alam yang masih belum terjamah sebelumnya, seperti di pantai Kabupaten Gunung Kidul, Yogyakarta serta Pantai Kiluan di Lampung. Kedua yaitu penyelenggaraan MICE (Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition) tingkat nasional atau internasional yang tetap menjamur. Selain itu, kebijakan bebas visa bagi wisatawan asal lima negara: Tiongkok, Jepang, Rusia, Korea Selatan, dan Australia, dinilai menjadi pendorong meningkatnya jumlah wiswan ke Indonesia, dengan perkiraan dominasi wisman asal Tiongkok.

Berdasar target kunjungan wisata 20 juta orang tahun 2019, Kemenpar mengandalkan wisata bahari sebagai potensi besar kelautan Indonesia. Pada *Seminar Nasional Pariwisata Bahari* beberapa waktu lalu Menpar Arief Yahya berucap: "Wisata bahari merupakan salah satu program unggulan dan prioritas dalam pembangunan kepariwisataan nasional, dengan arah pengembangan yang terdiri dari pengenalan destinasi selam dan selancar (*surfing*), *cruise*, serta kampanye pelestarian lingkungan bahari, dan peningkatan wisata budaya bahari".

Menurut Menpar, pengembangan wisata bahari sejalan dengan komitmen Kabinet Kerja Jokowi-JK dalam bidang kemaritiman, dengan Kemenpar berkomitmen mengembangkan pariwisata bahari, sejalan rencana pengembangan tol laut di Indonesia. Selain itu juga mengacu kepada *Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata*

Nasional (RIPPARNAS) yang menetapkan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berbasis bahari, akan dijadikan strategi di dalam pengembangan KTW bahari berbasis kelautan.

"Strategi tepat pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan adalah memperkuat kerja sama antarsektor dan daerah serta pelaku dan asosiasi pariwisata bahari. Kebijakan ini sesuai dengan potensi wisata bahari Indonesia yang sedemikian besar, mengingat Indonesia memiliki total garis pantai mencapai 80.000 km dan luas laut sekitar 3,1 juta km². Selain itu Indonesia memiliki sekitar 50.875 km² terumbu karang" ucap Arief Yahya.

"Tren pariwisata bahari global terus meningkat. Termasuk kunjungan ke destinasi wisata bahari Asia. Data kunjungan ke destinasi pariwisata bahari unggulan di Indonesia tiga tahun belakangan, menunjukkan peningkatan signifikan. Kunjungan wisman ke Taman Nasional Komodo meningkat 9,42% pada tahun 2013 dengan jumlah wisman 45.776, dibanding 2011 yang hanya dikunjungi 41.833 wisman. Juga kunjungan ke Raja Ampat, meningkat 56,48% di tahun 2012 sebesar 6.037 dibanding tahun 2010 yang hanya 3.858 wisman. Ke Wakatobi meningkat 45,77% di tahun 2013 dengan jumlah 3.315 wisman, dibanding 2011 yang hanya 2.274 wisman" ungkap Menpar Arief Yahya.

Namun menurut Menpar, masih terdapat beberapa tantangan dalam pengembangan wisata bahari, antara lain disebabkan sensitivitas lingkungan pantai dan pesisir, dampak atas lingkungan, ekonomi, dan sosial budaya dari kegiatan wisata bahari. Selain itu karakter pulau-pulau kecil, memiliki keterbatasan sumber daya seperti energi, bahan material bangunan, serta ketergantungan dengan akses laut dan udara. (Nilam)



Ilustrasi kekayaan hayati bawah laut Indonesia. ▲

Safari BUMN Menteri Rini

Akhir pekan ternyata tidak melambatkan kinerja Kabinet Kerja Presiden Joko Widodo. Menteri BUMN, Rini M. Soemarno beserta sejumlah direksi BUMN melakukan kunjungan kerja di Surabaya, di pekan awal Januari. Begitu mendarat dengan penerbangan komersial ekonomi Citilink di Terminal 1 Bandara Juanda, Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto bersama Direktur Operasi dan Pengembangan Bisnis Rahmat Satria turut menemui Rini di Juanda. Mereka bersama rombongan lalu menyempatkan sarapan Nasi Campur Tambak Bayan. Tepat pukul 10 pagi rombongan meluncur ke gudang Perum Bulog Divisi Regional Surabaya Utara di Buduran, Sidoarjo. Divre Jatim merupakan lumbung beras dengan kontribusi lebih dari 30 persen dari total cadangan beras pemerintah (CBP).

Rini dengan sepatu ketsnya gesit memasuki gudang yang menyimpan beras untuk rakyat miskin (raskin). "Saya bisa lihat berasnya?" tanya Rini menyelidik. "Kalau tidak bisa saya beli satu (untuk dibuka)," tegasnya sambil menunjuk ke tumpukan karung raskin 15 kilogram. Direktur Utama Bulog yang baru dilantik, Lenny Sugihat dan Kepala Divisi Regional Bulog Jawa Timur Witono serta merta membuka satu karung dan memperlihatkan isinya.

Sambil menyertai Rini berkeliling, Witono menjelaskan bahwa stok beras Bulog di Provinsi Jawa Timur saat ini sudah mencukupi. "Di tahun 2015 ini, kami yakin sama seperti tahun 2014 lalu yakni bisa mencatatkan 1,1 juta ton. Persediaan saat ini mencapai 800 ribu ton," jelasnya.

Rini mengingatkan tentang cara penyimpanan raskin demi menjaga kualitasnya tetap baik saat diterima masyarakat. Terkait hal itu, Witono menjelaskan bahwa Bulog terus mengembangkan cara untuk menjaga kualitas beras. Salah satunya menggunakan metode CO2 (carbon dioxide) stack. Karena dengan metode tersebut, beras terhindar dari hama serta tidak membutuhkan proses fumigasi. Hanya perlu dilakukan proses monitoring dari konsentrasi CO2 dalam sungkup. Bahkan Witono yakin durasi penyimpanannya bisa mencapai 12 bulan. "Modernisasi gudang harus dilakukan, apalagi Jatim adalah lumbung padi nasional," tegas Rini.

Rombongan kemudian ke terminal petikemas yang berkonsep hijau pertama di Indonesia milik Pelindo III, Terminal Teluk Lamong (TTL) Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. "Bisa tunjukkan ke saya mana alat yang katanya modern di Teluk Lamong?" tanya Rini bersemangat begitu turun dari mobil yang membawanya. Direktur Utama Terminal Teluk Lamong Prasetyadi yang menyambutnya langsung memberikan penjelasan. "Crane kami semua menggunakan tenaga listrik Bu Menteri. Tidak ada lagi BBM dalam peralatan yang kami pakai. Ini adalah komitmen kami untuk mengusung konsep modern dan ramah Lingkungan," jelas Prasetyadi.

Direktur Utama Pelindo III yang juga Komisaris Utama dari terminal canggih tersebut, Djarwo Surjanto lantas mengajak menteri perempuan yang lincah tersebut untuk melihat truk internal Teluk Lamong yang sudah menggunakan konsep Hybrid. "Truk yang kami sebut ATT ini baru dipakai oleh dua negara di dunia, dan salah satunya kita, di Surabaya," jelas Djarwo sambil mengajak Rini melihat lebih dekat Power Pack pada mesin truk ATT. "Menarik sekali ini, sangat modern. Tentu akan bisa mempercepat proses, sehingga efisien, bagus itu," ucap mantan Presdir Astra Internasional tersebut.

"Terminal Teluk Lamong ini pelabuhan kita yang telah dibangun oleh Pelindo III dengan perencanaan yang sangat baik, berteknologi modern guna mendukung efisiensi pengangkutan logistik," kata Menteri BUMN Rini M. Soemarno saat berkunjung ke dermaga dan melihat langsung fasilitas *Ship to Shore Crane* TTL.

Terkait rencana pembangunan akses jalan tol ke TTL, Rini menegaskan harapannya agar dapat segera terwujud. Pada kesempatan tersebut ia menghimbau pada semua



▲ Di gudang Perum Bulog, Buduran, Sidoarjo



▲ Di Terminal Teluk Lamong, Surabaya.



▲ Di PT Barata Indonesia, Gresik.

pihak terkait agar segera bekerja sama dan membangun jalan tol demi *benefit* bersama. "Adanya jalan tol juga dapat menjauhkan aktivitas pengangkutan darat dari pemukiman warga," ungkapnya.

Rini memandang ke arah Pulau Madura sembari berdiskusi dengan direksi PT Dok tentang bagaimana pengembangan areanya untuk galangan kapal. "Kondisi saat ini sebagian areanya (PT Dok) ada di Pelabuhan Tanjung Perak namun wilayahnya sudah terlalu sempit untuk pengembangan. Maka (akan ada) pertukaran lahan di Pulau Madura dengan Pelindo III," ujarnya menjelaskan kepada wartawan.

Pada kesempatan tersebut, Rini menelisik detail rencana itu. Menteri mengingatkan bahwa lahan seluas 30 hektar yang direncanakan apakah cukup untuk mengakomodir kebutuhan galangan kapal yang ke depannya ukurannya akan semakin besar. "Kita sebaiknya memproyeksikan ke depannya, setidaknya lahan harus cukup untuk pengembangan 10 tahun ke depan," tanggapnya.

Dari Teluk Lamong, iring-iringan menteri yang gemar travelling tersebut menuju ke Gresik melihat langsung proses produksi baja di PT Barata Indonesia. BUMN ini kini padat menerima pesanan *roundstock* PT KAI, bantalan gerbong PT INKA. Rini yang blusukan di dalam pabrik yang panas mengomentari secara fair, ia memuji standard yang sudah cukup baik hingga bisa menerima pesanan ekspor dari Kanada. Di sisi lain Rini mengingatkan Barata untuk meningkatkan kapasitas produksi. "Ini penting karena saat ini kita sedang mendorong pembangunan infrastruktur rel kereta dan merevitalisasi pabrik gula di Pulau Jawa," ungkapnya.

Setelah menikmati kuliner Rawon Nguling, di tengah anomali cuaca terik kala musim penghujan di Surabaya itu, Rini tidak terlihat lelah dan langsung menuju ke Terminal Gapura Surya Nusantara. Teminal penumpang kapal laut modern yang megah tersebut ketiga lantainya tak luput dari inspeksi Rini. Ia bahkan mengajak ke terminal penumpang lama yang terletak di sebelah gedung. Di sana ia bertegur sapa akrab dengan sejumlah calon penumpang yang sedang menunggu keberangkatan. Seorang perempuan paruh baya, memanggilnya dari kejauhan, "Bu Rini!" Ia pun tak segan masuk ke kerumunan untuk bersalaman dan menyapa hangat. "Nantinya semua terminal penumpang harus sebaik Terminal Gapura Surya Nusantara yang baru, agar penumpang dapat menunggu keberangkatan dengan lebih nyaman," ucapnya. "Tidak harus mewah, tetapi kondisinya harus baik, bersih dan rapi," tambahnya.

Usai berkeliling, di ruang tunggu Terminal GSN yang nyaman layaknya lounge executive di bandara, Rini meladeni pertanyaan wartawan dengan sabar. "Pelindo III sudah memiliki program kerjasama dengan *cruiseline* asing untuk singgah di terminal megah ini. Ini sangat baik karena mendukung program pariwisata maritim kita ke depan," urainya dengan kagum. Kelak, tidak hanya turis mancanegara tetapi juga wisatawan lokal memanfaatkan kapal untuk berwisata, tidak hanya sebagai alat transportasi.

Rute selanjutnya yaitu mengunjungi PT Dok dan Perkapalan Surabaya (Persero) (DPS). Di sini dengan telaten Rini mendengarkan penjelasan sejumlah maket tipe-tipe kapal yang pernah diproduksi DPS. "Kapal Caraka Jaya ini untuk kebutuhan kargo, pernah dibangun dalam setahun sembilan kapal jadi," kata Direktur DPS Riry Syeried Jetta. "Kalau dulu bisa, kenapa sekarang tidak bisa? Apalagi desain sudah ada," tanya Rini kritis. Saat disapa oleh Menteri Pertahanan Ryamizard Ryacudu yang baru tiba, Rini menegaskan harapannya bahwa ke depan BUMN produsen kapal harus bisa kembali membuat kapal untuk kepentingan maritim nasional.

Saat disinggung tentang kelanjutan holding Pelindo I, II, III dan IV, Rini menjelaskan kalau saat ini ia masih mengkaji kebutuhan dan fungsi holding yang seharusnya memperkuat. "Tapi saat ini mengingat masih banyak pelabuhan yang akan kita kembangkan, saya masih melihatnya pada saat ini biar berkembang masing-masing dahulu," jelasnya ramah. Saat ini masih belum dibutuhkan, tegasnya lagi. (Lamong)



▲ Di Terminal Gapura Surya Nusantara, Surabaya.



▲ Di terminal penumpang sementara Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.



▲ Di PT Dok Perkapalan Surabaya.

Laweyan

Lebih dari Sekedar Kampung Batik

Solo, salah satu kota dengan catatan sejarah panjang tentang perkembangan industri batik di Indonesia memiliki dua situs pusat kebudayaan batik yaitu Kampung Batik Kauman dan Kampung Batik Laweyan. Laweyan sebagai salah satu kawasan bersejarah memiliki beragam potensi, tidak hanya sebagai kampung wisata batik, tetapi juga sebagai kawasan wisata cagar budaya. Selain batik, kehidupan sosial budaya masyarakat serta arsitektur bangunan juga menjadi potensi yang unik dan menarik untuk diamati. Setiap bagian atau aspek tersebut

dapat dinikmati para pejalan dalam setiap keping detilnya.

Arsitektur bangunan khas yang dipengaruhi unsur tradisional Jawa, Eropa, China dan Islam, bangunan-bangunan yang pada umumnya bertembok tinggi layaknya "benteng", sehingga menyebabkan terbentuknya gang-gang sempit spesifik ala kawasan *town scape* menyambut begitu memasuki kawasan ini.

Berjalan kaki menyusuri gang-gang sempit Laweyan memang paling menyenangkan. Bagi pejalan yang baru pertama kali datang, tidak perlu takut tersesat karena di kampung ini terdapat sejumlah peta wisata yang dipasang di lima titik strategis. Selain menunjuk lokasi-lokasi perajin batik, peta itu juga memberi petunjuk tempat-tempat bersejarah di Laweyan, seperti Masjid Laweyan, dan Museum Samanhoedi. Para pejalan bebas pergi ke manapun serta dapat puas menikmati aneka ragam koleksi batik yang dipajang di *showroom-showroom* yang seakan terselip di sela wilayah antik seluas kurang lebih 24 hektar yang terbagi menjadi tiga blok utama lengkap dengan sekitar 60 rumah batik yang dapat disinggahi.

Wisatawan bisa melihat kerajinan batik tidak hanya ketika dipajang di *showroom* saja, tetapi juga bisa menyaksikan proses pembatikan di pabriknya. Bahkan jika menghendaki, mereka bisa mengikuti kursus singkat membuat batik dan membawa hasil kreasi tersebut sebagai tanda mata. Kampung batik Laweyan juga dilengkapi dengan fasilitas pendidikan dan pelatihan untuk belajar membuat batik tanpa batasan jumlah orang yang belajar karena bersifat sosial.

Pengelolaan kampung batik Laweyan diorientasikan untuk menciptakan suasana wisata dengan konsep "*Rumahku Galeriku*", yang artinya rumah memiliki fungsi ganda yakni sebagai *showroom* sekaligus rumah produksi. "Konsep itulah yang kami tawarkan kepada wisatawan," kata Koordinator Riset dan Development Forum Pengembangan Kampung Batik Laweyan (FPKBL), Widiarso.

Sawitri (34), seorang WNI domisili Aljazair yang ditemui di sela kunjungannya di Laweyan beberapa saat lalu mengaku amat tertarik dengan konsep wisata seperti ini. "Kampungnya sudah terorganisir dengan baik, bagus untuk tempat wisata", ujarnya. Ia mengatakan bahwa dirinya baru pertama kali datang ke Laweyan dan berkeinginan untuk kembali lagi.

Batik yang ditawarkan sangat beragam model dan motifnya. Diantara ratusan motif yang dapat ditemukan di kampung batik Laweyan, jarik dengan motif Tirto Tejo dan Truntun merupakan ciri khas utama. Harga yang ditawarkan pun beragam, berkisar antara 50 ribu



◀ Pembatik Laweyan.



◀ Ledre, kuliner khas.



◀ Situs kuno Masjid Laweyan.

hingga 11 juta rupiah. Selain menyediakan workshop batik, ada juga kafe dengan fasilitas *free hotspot*.

Dilihat dari sosial budaya masyarakatnya, Laweyan memiliki ciri yang khas, yaitu terdapat beberapa kelompok sosial dalam kehidupan masyarakatnya. Kelompok tersebut terdiri dari *juragan* (pedagang), *wong cilik* (orang kebanyakan), *wong mutihan* (Islam atau alim ulama) dan *priyayi* (bangsawan atau pejabat). Selain itu, dikenal pula golongan saudagar atau *juragan* batik dengan pihak wanita sebagai pemegang peranan penting dalam menjalankan roda perdagangan batik yang biasa disebut istilah *mbok mase*.

Melengkapi khasanah wisata budaya, terdapat enam situs bangunan kuno di kawasan kampung batik Laweyan yang termasuk dalam cagar budaya, sebagaimana tercantum dalam SK Walikota Surakarta Nomor 646/116/1/1997 tentang Penetapan Bangunan-Bangunan Dan Kawasan Kuno Bersejarah di Kota Surakarta yang dilindungi UU No. 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya.

Salah satunya yaitu Masjid Laweyan yang dulunya merupakan sanggar Kyai Ageng Henis, seorang tokoh masyarakat yang pertama kali mengajarkan masyarakat Laweyan bagaimana cara membatik. Di belakang masjid bertempat makam Kyai Ageng Beluk dan Kyai Ageng Henis.

Tidak jauh di utara masjid terletak Museum Samanhoedi. Di museum yang didirikan tahun 2006 ini, wisatawan bisa melihat foto-foto KH Samanhoedi beserta keluarga besarnya. Menurut Halimah (36), penjaga Museum Samanhoedi, wisatawan paling banyak berkunjung ketika liburan akhir tahun, Idul Fitri, atau masa libur sekolah. Biasanya mereka berasal luar kota, baik dari institusi negeri maupun swasta.

Masjid, makam, dan museum berada di sekitar rumah-rumah kuno. Suasana sejarah dan budaya zaman Kerajaan Pajang masih sangat terasa. Peninggalan sejarah yang cukup fenomenal yaitu bunker. Untuk melihat bunker tersebut, wisatawan harus merogoh kocek 100 ribu rupiah. Di sana mereka bisa merasakan atmosfer bangunan era 1625. Sebelum kampung batik Laweyan diresmikan untuk pelestarian budaya dan tempat wisata pada 2006 lalu, bunker tidak dibuka untuk umum.

Puas berbelanja batik serta mengunjungi tempat-tempat bersejarah, wisatawan dapat singgah di kedai Bu Sri Martini untuk menikmati makanan khas Laweyan, Kue Ledre. Kue yang terbuat dari campuran beras ketan, pisang, dan parutan kelapa muda tersebut disajikan sebagai kudapan berkarbohidrat yang nikmat disantap hangat pagi atau sore hari, apalagi di tengah dinginnya cuaca saat hari hujan. Rasa manis menjadi aksen legit di antara liatnya tekstur kelapa dan beras ketan yang cukup mengenyangkan. Sedikit bau sangit layaknya makanan jenis serabi membuat kesan penganan tradisional semakin kuat.



Pabrik batik printing.



Showroom fashion batik.



Lorong jalan berasitektur antik.

Bagi yang menginginkan penginapan atau *rest area*, kampung batik Laweyan cukup akomodatif. Di sekitar kampung tersedia banyak restoran dan hotel seperti Omah Laweyan, Graha Niekmat Rasa, Hotel Laweyan, Hotel Griya Kencana, dan Hotel Baron Indah. Untuk hotel berbintang, Roemahkoe Bed and Breakfast atau Indah Palace Hotel bisa menjadi pilihan.

Untuk urusan oleh-oleh, Pasar Jongke dan Pasar Kabangan dapat dijadikan referensi utama, mengingat letaknya yang tidak terlalu jauh. Di kedua pasar ini, dapat ditemukan beragam makanan khas Solo sebagai buah tangan kerabat dan kolega. Karena Laweyan, lebih dari sekadar kampung batik.(Lamong)

Dubai Kota Maritim Terbesar di Dunia



Milenium kedua menjadi momen mengingatkan penduduk planet bumi untuk kembali ke laut sebagai basis kekuatan industri dan perekonomian. Termasuk bangsa Indonesia yang pada pemerintahan ini, akan segera menggelar program Poros Maritim dan Tol Laut, guna mengejar “hutang sejarah” setelah sekian lama cenderung memicu pertumbuhan industri dan perdagangan di daratan. Visi ini dimaksud untuk mengembalikan kejayaan *zaman bahari*, ketika para pelaut nusantara mampu berniaga sampai ke Turki, pantai timur Afrika dan bagian selatan Tiongkok.

Di tingkat global, juga muncul kesadaran meraih kembali superioritas di perairan mediterania. Ambisi ini diwujudkan dengan keberhasilan Dubai Port World (DPW) yang dengan dukungan negara-negara Uni Emirat Arab (UEA) berhasil mengembangkan sayap bisnis penyelenggaraan 65 usaha terminal mulai dari Amerika Selatan, Eropa Barat, Afrika hingga Asia. Jejak DPW di Indonesia, terwujud dalam kerjasama dengan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), setelah mengakuisisi 49% saham PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) yang semula dikuasai P&O Australia Pte.

Berdasar laporan Helda Alexander lewat *The National*, disebutkan bahwa ambisi UEA menjadikan

Dubai sebagai pusat pembangunan maritim terbesar di dunia. Namun krisis keuangan global yang terjadi tahun 2008, sempat untuk sementara menghentikan ambisi dari negara-negara teluk yang tergabung dalam Uni Emirat Arab (UEA) dalam membangun proyek prestisius Dubai Maritime City (DMC) yang dirancang sejak awal tahun 2000.

Memulai Kembali

Namun negara petrodollar yang memiliki uang melimpah dari penghasilan minyak tersebut tak putus asa. Setelah berhasil melewati krisis, mereka segera melakukan ancap-ancang kembali membangun proyek yang sudah diawali tahun 2003 dan seharusnya sudah dapat diselesaikan sembilan tahun kemudian. *Ground breaking* pembangunan kembali proyek tersebut dilangsungkan pada 9 Desember 2014.

Pembangunan ulang DMC dimulai kembali dengan plot-plot tertentu. Kota terbesar kedua di negeri petrodollar itu, ditetapkan menjadi pusat maritim dan urusan perminyakan kelas dunia. *Dubai World* sebagai pengembangnya, jauh-jauh hari telah mempublikasikan rancangan awal DMC yang membuat dunia terpesona. Ini merupakan karya infrastruktur paling ambisius yang

pernah ada. Di kota yang sarat pencakar langit ikonik tersebut, akan dikembangkan distrik bisnis seluas 121 hektar yang diperuntukan khusus untuk bisnis dan industri maritim lengkap dengan pusat perdagangan, perkantoran, pergudangan, bangunan akademik, hotel, hunian, dan ruang ritel.

Sebelum dihentikan sementara tahun 2008, pembangunan tahap pertama yang mampu diselesaikan hanyalah pelabuhan (marina). Selebihnya, DPW malah melakukan negosiasi ulang dengan sub-pengembang dan kontraktor agar memangkas area yang mereka beli untuk ditukar dengan uang tunai dan menjual proyek dengan potongan harga signifikan.

Anwa Tower

Pekerjaan konstruksi akhirnya dimulai lagi pada blok apartemen pertama yang tertunda dan telah lama ditunggu-tunggu dunia. Peletakan batu pertama ada pada fase B yakni Anwa Tower yang berada dekat dengan Pelabuhan Rashid, dikembangkan oleh *Omniyat*, salah satu pengembang yang berpartisipasi, melakukan peletakan batu pertama apartemen Anwa setinggi 48 lantai. Mereka menginvestasikan dana sebesar US \$160 juta ekuivalen dengan Rp 1,9 triliun. Petinggi *Omniyat* mengatakan telah menunjuk perusahaan



Australia, *Kele* sebagai kontraktor yang membangun Anwa Tower.

Apartemen ini terdiri atas 225 unit yang dilengkapi dengan ruang ritel atau pertokoan seluas 756 meter persegi. Omniyat menjamin proyek ini aman dari segi pendanaan yang berasal dari ekuitas perusahaan dan utang perbankan. Oleh karena itu, mereka berani menargetkan penyelesaian konstruksi tiga tahun mendatang berdasar *Masterplan* yang tak berubah.

Secara umum, desain masterplan belum berubah total dan pembangunan akan dilakukan pada plot-plot tertentu. Pasalnya, pengembang yang berpartisipasi sekarang berbeda dari yang sebelumnya. Kepala proyek DMC, Khamis Juma Buamim, mengatakan, pengembang memutuskan untuk tidak akan membayar terlalu banyak lagi. Jadi plot-plot pembangunan sudah disesuaikan dengan anggaran mereka.

Kedahsyatan DMC

Infrastruktur untuk zona industri dan fase B berdasar skema Omniyat akan menelan biaya sekitar Rp 840 miliar dan menurut Khamis Juma Buamim, akan selesai maksimal dalam dua tahun ke depan. Selain Omniyat, *Deyaar Development* juga mengumumkan telah menandatangani kesepakatan membeli sebidang tanah di DMC pada Mei 2014 dan sebulan kemudian *Damac* merencanakan untuk

membangun sebuah gedung mewah di pinggir perairan DMC, termasuk serviced apartments, hotel dan area rekreasi. Buamim mengungkapkan bahwa hingga kini telah terdapat 19 pengembang yang punya rencana untuk merealisasikan proyek-proyek di DNC. Sebelas di antaranya sedang menunggu persetujuan akhir dewan Kota Dubai.

"Daerah ini secara keseluruhan sangat besar. Semuanya tidak akan selesai sebelum 2020. Anda akan kagum pada teknologi yang mampu mewujudkannya. Jika Anda tahu apa yang kita rencanakan, rambut Anda akan berdiri," seloroh Buamim.

Kepala Riset CBRE Dubai, Matthew Green mengatakan aktivitas pembangunan DMC kembali marak. Dari perspektif perumahan, ini lokasi yang baik dan menawarkan pemandangan yang luar biasa. Diharapkan rancangan induk harus diubah secara signifikan untuk memasukkan lebih banyak rumah dengan area perkantoran yang lebih sedikit, atau pentahapan yang akan menyebar selama periode lebih lama.

Akanhkah mimpi DPW membangun DMC seluas 2,2 juta meter ini dapat terwujud?

Pertanyaan itu mengemuka karena meskipun pengunjung yang hadir pada *ground breaking* Anwa

Tower baru-baru ini begitu ramai dan pekerja sibuk menggali plot Omniyat, namun sebagian besar sisa lahan lainnya ternyata masih kosong melompong.

Memang agak sulit membayangkan "kedahsyatan" DMC, bila kelak sudah berhasil dirampungkan. Sebab sebelum dibangun, Pelabuhan Dubai sudah menempati peringkat ke-7 di antara seratus terminal petikemas dunia. Dengan *throughput* diatas 12 juta TEU's, sejak tiga tahun lalu Pelabuhan Dubai mencapai pertumbuhan 17,1%. Guna mendukung operasionalnya, Pelabuhan Dubai dilengkapi dermaga sepanjang 2.500 meter dengan kedalaman kolam -17 meter LWS, didukung 45 *Container Crane* (CC) dalam melayani arus kapal petikemas yang setiap tahun mencapai lebih dari 5.400 unit.

Guna mendukung kelancaran logistik, di Terminal Jabal Ali akan dibangun sistem angkutan cepat berbasis rel, serta didukung keberadaan *Jebel Ali Free Zone*. Harapannya, setelah seluruh proyek kota maritim terbesar ini dioperasikan, produktifitas layanan petikemas di pelabuhan ini akan meningkat hingga 15 juta TEU's. (Nilam)

Integrasi Wisata Maritim Banyuwangi

Pelindo III Cabang Tanjung Wangi bekerjasama dengan Pemkab Banyuwangi mengembangkan Pelabuhan (Lama) Boom Banyuwangi. Pelabuhan (Lama) Boom merupakan kawasan Pelindo III Cabang Tanjung Wangi yang berlokasi di jantung kota sejuta budaya, Banyuwangi, Jawa Timur.

“Pelindo III melalui unit usahanya yakni PT Pelindo Properti Indonesia (PPI) akan mengembangkan pembangunan Pelabuhan Boom Banyuwangi. Pelabuhan tersebut nantinya masuk dalam jaringan pengembangan wisata maritim (marina) dan terkoneksi dengan Pelabuhan Benoa, Bali dan Pelabuhan Bajo, Nusa Tenggara Barat,” ungkap Direktur Utama PPI Prasetyo saat menghadiri Workshop Pengembangan *Masterplan* Pembangunan Kawasan di Pemkab Banyuwangi pada akhir Januari lalu.

Pantai seluas 44,2 hektar tersebut masuk kawasan yang dikelola Pelindo III Cabang Tanjung Wangi. sangat potensial untuk dikembangkan sekaligus mendukung Kabupaten Banyuwangi mendongkrak arus kunjungan wisatanya. “punya potensi besar untuk dikembangkan sebagai tujuan wisata baru. Secara geografis, letak strategis karena masih berada di kota dengan pemandangan Selat Bali. Pada sisi barat, pengunjung bisa menikmati deretan pegunungan, mulai Raung, Merapi, dan Ijen. Jadi, cocok untuk terminal *yacht*, klub *yacht*, restoran air, dan pusat komunitas maritim lain,” tambah Prasetyo.

Pada kesempatan tersebut Prasetyo memaparkan *grand design* pengembangan Pelabuhan Boom yang memiliki konsep ekowisata dengan beberapa zonasi antara lain kawasan *residence* (hotel), restoran, komersial (*waterspot*), *public space*, dan museum. Prasetyo optimis proyek ini akan berjalan mulus, mengingat Pelabuhan Boom memiliki karakteristik yang unik, juga adanya kemudahan perizinan dan perkembangan pariwisata

ditambah perekonomian yang tumbuh secara pesat di Kabupaten Banyuwangi saat ini.

Apabila konsep berjalan mulus, Prasetyo akan menjadikan sebagai *pilot project* buat menyulap wajah Pantai Benoa dan Labuhan Bajo. Dia pun siap menjaring



▲ Dirut Pelindo Properti Indonesia Prasetyo memaparkan konsep integrasi wisata.

investor yang beminat membenamkan modal di . Itu sebabnya, Prasetyo berkeyakinan wisata marina terintegrasi antar provinsi bukan mustahil diwujudkan. “Masalahnya di Benoa itu terkendala perijinan dan isu lingkungan. Di sini pemda mendukung. Ke depan, kalau perlu ada seal Banyuwangi di ,” ungkapnya.

Bupati Banyuwangi, H. Abdullah Azwar Anas dalam sambutannya memberikan apresiasi positif dengan *grand design* yang disampaikan Prasetyo. *Grand Design* tersebut akan dikolaborasikan dengan konsep *Grand Design* yang telah dirancang oleh Pemkab Banyuwangi sebelumnya. “Proyek ini diharapkan sudah rampung pada triwulan I tahun 2015,” ungkap Anas.



▲ Ilustrasi Pantai Boom Banyuwangi.



▲ Ilustrasi Pergelaran Tari Gandrung di Pantai Boom.

Konsep ini kian mempermudah akses laut dari Pantai Benoa ke dan sebaliknya. Anas berharap dalam 1-2 minggu ke depan perjanjian kerja sama perihal pengelolaan parkir dan kebersihan bisa diteken. Persoalan bisnis yang lebih makro menunggu pembentukan BUMD pariwisata yang ditargetkan terbentuk akhir 2015. "Jangan terlalu birokratislah. Saya ingin cepat jalan karena banyak investor yang bertanya-tanya tentang," ujarnya.

Bupati Anas menambahkan, wisata bisa juga diintegrasikan dengan pariwisata di Bali bagian barat, seperti Pulau Menjangan. Prasetyo agaknya sejalan dengan Pemikiran Bupati Anas. "Wisata bisa dipaketkan dengan Pulau Menjangan dalam konsep *water sport* atau lainnya," Prasetyo menambahkan.

Sekedar diketahui, untuk mendukung terwujudnya wisata marina, Pemkab Banyuwangi sejak 2013 telah menyulap agar sedap dipandang mata. Mulai pengadaan LPJU, *landscape*, pagar di tepi pintu masuk hingga membangun pedestrian dan median

jalan. Ke semuanya itu, telah menghabiskan anggaran sekitar Rp 2 miliar lebih. Bahkan untuk menjaga kebersihan, Pemkab harus mengerahkan 24 orang tenaga kebersihan yang selalu siaga.

Selain itu, Pemkab juga menyulap sudut-sudut yang kumuh menjadi bangunan baru dan modern. Selama tahun 2014 ini Pemkab telah mengalokasinya dana sekitar Rp 2,5 miliar untuk menyulap menjadi cantik dan bersih. Di antaranya, jembatan hotmixisasi dari arah pintu

masuk. Sepanjang jalan lingkungan pesisir pantai telah dipaving dengan kualitas *conblock* K300 per meter. Juga telah dibangun *food court* yang diperuntukkan bagi 59 pedagang kaki lima (PKL) yang berada di sisi utara.

Di masing-masing *stand food court* dilengkapi dapur terbuka, *kitchen set*, listrik, air bersih dan sanitasi dengan *view* menghadap laut. Di sebelahnya empat toilet umum yang modern. Sementara di sisi selatan juga tengah dikebut pembangunan *musholla* terbuka. Semua bangunan menggunakan konsep *green building* dengan arsitek tenama Adi Purnomo dari Jakarta.

Karena di tahun 2014 masih belum tuntas rehab, Pemkab melanjutkan pengerjaannya di tahun anggaran 2015 yang dianggarkan sekitar Rp 4 miliar. Dana itu akan diperuntukkan untuk pembangunan lingkungan pendukung pantai wisata ini. Diantaranya jembatan menuju makam pahlawan 0825, jalan ke Kampung Ujung akan di hotmix. Sementara jalan tanah arah menuju Kampung Mandar akan diperkeras. Lainnya akan meneruskan pavingisasi, PKL pembangunan pos Satpol PP, area parkir dan memindahkan kantor satuan polisi air ke tempat yang pas. (Manyar; Website resmi Pemkab Banyuwangi)



Ilustrasi nelayan di sudut Pantai Boom. ▲

Cidomo, Ikon Wisata Gili Trawangan

Setidaknya sampai dengan tahun 60-an di lingkungan budaya Betawi masih dikenal pantun sindiran yang berbunyi: *dulu kereta, sekarang bendi, bendi juga ada kusirnya – dulu cinta, sekarang benci, benci juga ada sebabnya!*

Tentu saja tulisan ini tidak dimaksud untuk membahas masalah cinta asmara, tetapi secara sosio kultural setidaknya-tidaknya bisa ditelusuri tautan cinta dengan bendi, sebagai gambaran bahwa moda angkutan kereta yang ditarik kuda, sudah sangat dikenal di Indonesia sejak sebelum datangnya bangsa-bangsa Eropa ke bumi Nusantara. Dalam sejumlah relief yang terpahat di Candi Borobudur, digambarkan mobilitas orang dan angkutan barang menggunakan *cikar* yang ditarik oleh lembu, dan juga tergambar tentang para pejabat tinggi yang bepergian menggunakan kereta yang ditarik kuda.

Pada suatu pasase sejarah kerajaan Jawa, moda transportasi kereta ini bahkan menjadi simbol status para penguasa. Karenanya, di Gadung Pusaka Ngayogyakarta Hadiningrat sampai saat ini masih terdapat beberapa unit kereta kencana yang pernah menjadi kendaraan raja-raja mataram tempo dulu. Di antaranya, yang paling *sepuh* adalah *Kiai Jimat*, dan juga *Kanjeng Kiai Garudoyakso*. Keduanya dibangun di Negeri Belanda pada awal dan akhir abad ke-19. Resminya dinamakan *kereta kencana*, karena ornamen yang menghiasi berupa sepuhan warna keemasan. Sebagai penghormatan kepada peninggalan masa lalu, penyebutannya juga diawali dengan *kiai* atau *kanjeng kiai*, sama halnya kalau penyebutan terhadap alat perang *Kiai Plered* (tombak), *Kiai Cemporet* (keris) dan *Kiai Rojomolo* (meriam). Namun entah apa sebabnya, satwa piaraan Kasunanan Surakarta juga disebut *Kiai Slamet*, meskipun hanya berujud kerbau bule?.

Dengan berbagai varian, sarana angkutan yang di Eropa memiliki sebutan *carriage* dan di India klasik disebut *wahana* *arata* ini, di Indonesia menyebar ke berbagai daerah mulai Pulau Sumatera, Jawa, hingga Nusa Tenggara. Maka sebutannya pun jadi bervariasi. Ada yang menyebut *bendi*, *sado*, *dokar*, *andong*, *kahar*, *kretek*, dan lain sebagainya.

Mengalami Inovasi

Sejak diketemukan di pedalaman Asia pada 3.000 tahun sebelum lahirnya Nabi Isa, kendaraan angkutan bertenaga penggerak satwa (kerbau, sapi, kuda) ini, telah banyak berubah dari aslinya. Pada awalnya hanya berupa lembaran kayu yang diletakkan di atas as roda untuk kemudian ditarik oleh satwa, perubahan pertama adalah dengan memasang dinding di samping kanan-kiri, disusul dibangunnya atap agar penumpang tidak tertimpa terik matahari atau hujan.



Ilustrasi Cidomo menanti penumpang.

Pada masa jayanya kerajaan-kerajaan lama di India, Eropa dan Asia, bentuk kereta ikut berubah sesuai dengan derajat pengunanya. Yang untuk masyarakat ke b a n y a k a n , cukup dalam bentuk sederhana, sedangkan untuk para bangawan u m u m n y a berupa kabin

untuk penumpang, yang terpisah dengan pengemudi yang berada diluar kabin. Selain untuk tujuan upacara atau mendukung mobilitas pemiliknya, terdapat juga kereta untuk olahraga, seperti yang pernah populer lewat film Ben Hur yang diperankan oleh Charlton Heston dalam *blood-sport* para ksatria jaman Romawi.

Dilihat dari fungsinya, secara umum kereta ini dibagi menjadi dua. Untuk angkutan manusia, yang secara keren disebut kereta dan secara umum memiliki banyak sebutan, sedang yang lainnya disebut *gerobak* atau *cikar* yang digunakan untuk angkutan barang.

Inovasi perkeretaan tradisioal yang terjadi di Nusa Tenggara Barat, ternyata bukan hanya sekedar pada nama, tetapi juga teknologi yang diterapkan. Untuk angkutan penumpang, namanya menjadi *cidomo*, sedang untuk angkutan barang disebut *dongol*. Sebutan *cidomo* tampaknya mengacu pada penerapan teknologi yang mengganti roda yang bukan lagi berwelg kayu dan ban dari lingkaran besi, tetapi sudah menggunakan ban karet mirip ban mobil. Dari sinilah agaknya munculnya sebutan *cidomo* yang merupakan kependekan sebutan *cikar-dokar* dan *montor* (slank NTB untuk mobil).

Sayang, sampai saat ini belum dapat dilacak, mengapa penamaan



Ilustrasi kereta kuno
Kanjeng Kiai Garudoyakso.

sela orang-orang yang berlalu lalang dengan jalan kaki, bersepeda, acap kali diwarnai dengan m u n c u l n y a k e n d a r a a n *cidomo*. Di bagian lain, terdapat k e g i a t a n mengangkut barang-barang dengan *dongol*.

terhadap *cikar kok* menjadi *dongol*. Namun ada juga orang yang menduga kalau nama itu diberikan karena kalau untuk angkutan penumpang terdapat kabin tertutup, sedangkan untuk angkutan barang, yang dibawa justru nongol karena terbuka, hingga jadilah sebutan “andong yang nongol”.

Ikon Pariwisata

Di beberapa daerah tujuan wisata (DTW) di Bali maupun Yogya, cukup umum dapat disaksikan keberadaan “dokar pariwisata”, sebagai upaya memelihara suasana tradisional yang banyak menarik minat wisatawan mancanegara (wisman). Yang membedakan antara dokar pariwisata dengan dokar umum, hanyalah terletak pada ragam hias kendaraan beserta kuda penariknya, serta pengemudi yang mengenakan pakaian adat setempat.

Meskipun di kota-kota NTB juga banyak terdapat angkutan tradisional *cidomo*, tetapi apa yang menjadikan *cidomo* di lokasi pariwisata di desa Gili Indah (mencakup pulau-pulau kecil Gili Trawangan, Gili Meno dan Gili Air), cukup berbeda adalah fenomena khas bahwa *cidomo* dan *dongol* menjadi “penguasa” utama pada jalan-jalan di desa tersebut. Di

“Kawasan wisata Gili Indah, memang merupakan daerah terlarang untuk kehadiran kendaraan bermotor baik mobil maupun sepeda motor. Oleh sebab itu, di jalan-jalan yang ada di sini hanya tampak kendaraan tradisional *cidomo* maupun *dongol*, di sampan sepeda *onthel*” tutur pemuka masyarakat yang juga Ketua Asosiasi Pengusaha Gili Trawangan Acok Zani Bassok.

Kelainan *cidomo* dibanding dengan dokar, adalah menggunakan roda dari ban, bukan roda kayu. Keunikan itu menjadikan *cidomo* bukan sekadar alat transportasi di Gili Trawangan. Kendaraan ini sudah menjadi ikon pariwisata Gili Trawangan, sebagai primadona pariwisata NTB, hingga bila orang menyebut wisata NTB, pasti yang pertama terlintas dalam pikiran adalah Gili Trawangan, kemudian baru Senggigi. Keunggulan Gili Trawangan ini didukung oleh data dari Dinas Pariwisata Kabupaten Lombok Utara, yang mencatat bahwa jumlah wisman maupun wisatawan nusantara (wisnus) yang mengunjungi Gili Trawangan setiap tahunnya mengalami kenaikan. Kalau pada tahun 2012 saja, menurut data Dinas Pariwisata Lombok Utara, kunjungan wisman maupun wisnus, mencapai sekitar 400.000 orang, maka pada tahun berikutnya telah mendekati jumlah hampir 420.000 orang, dan pada tahun 2014 diperkirakan mencapai kisaran 450.000 orang.

Dengan nada berpromosi, Acok mengatakan bahwa: “Kawasan wisata Gili Trawangan selalu ramai, tidak hanya saat *high season*. Kalau pas *high season*, seperti Tahun Baru, wah ramai sekali, hotel sudah pasti *fully booked*. Raminya pariwisata di Gili Trawangan, menurut para pengunjung karena di sini tak mengenal polusi seperti yang terjadi di tempat-tempat lain”.

Benarkah ?

Bebas Polusi?

Apabila yang dimaksud adalah udara bebas polusi akibat asap kendaraan bermotor, sudah pasti. Kendati demikian, di sisi lain bukan berarti *cidomo* dan *dongol* tak menghadirkan masalah. Masalah utama yang segera tampak adalah: Gili Trawangan memang bebas polusi akibat gas buang kendaraan bermotor. Tetapi di pulau ini muncul polusi dalam bentuk lain. Utamanya berupa “buangan” isi perut yang berasal dari kuda, banyak berceceran di sembarang tempat.

“Sebenarnya sudah ada aturan agar para pengemudi *cidomo* menyiapkan karung untuk menampung kotoran kuda. Tetapi kalau pun pengemudinya bisa diatur, ternyata kudanya sering sulit diatur. Kalau sudah “kebelet”, nggak pake tunggu kesiapan karun penampung tinja, jadinya ya berceceran di mana-mana” kata Bu Yanti, pemilik rumah makan sederhana Gili Trawangan.

Sampah kotoran kuda dan berbagai sampah lain, masih menjadi pemandangan yang kurang sedap. Selain itu, juga dikawatirkan menimbulkan gangguan kesehatan

bagi penduduk, pengunjung maupun kudanya sendiri. Tak bisa dipungkiri masalah perawatan kuda menjadi masalah utama di pulau ini. Salah satu penyebabnya adalah tidak adanya dokter hewan tetap di pulau tersebut. Memang di Nusa Tenggara Barat terdapat beberapa dokter hewan, dan tiap bulan dokter hewan dari DPPKKP datang ke pulau tersebut untuk memberikan pengobatan maupun vaksin. Hanya saja, beberapa kusir mengatakan kunjungan dokter tersebut di jam saat mereka sedang bekerja, hingga menyulitkan mereka untuk membawa kuda ke tempat praktik.

Para dokter yang terlibat sebenarnya pun tak sekadar diam di tempat. Tetapi juga berkeliling menjemput bola, memeriksa kuda yang sedang “parkir”. Jadi, apakah para kusir ini tak peduli dengan kuda mereka? Jawab para kusir: “Tentu saya sayang, malah setiap hari saya mandikan sampai empat kali, malam pakai air hangat,” kata Rahman, salah seorang kusir *cidomo* di Gili Trawangan.

Pembatasan Populasi

Melihat peran ekonomis keberadaan *cidomo*, maka di Gili Trawangan sejak beberapa tahun lalu telah terjadi persaingan antar pelaku usaha industri dan pendukung pariwisata. Untuk menjaga keseimbangan dan iklim usaha yang sehat, di desa

wisata tersebut terdapat *awig-awig* (peraturan adat) yang masih ditaati oleh penduduk setempat. Di antara peraturan yang ada, terkait dengan keberadaan *cidomo* dan *dongol* di Gili Trawangan, yang menurut data Dinas Pertanian, Perkebunan, Kehutanan, Kelautan, dan Perikanan (DPPKKP) Kabupaten Lombok Utara jumlahnya tidak boleh lebih dari 32 unit untuk *cidomo* dan 42 unit untuk *dongol*. Moratorium terhadap jumlah moda transportasi angkutan tradisional yang menjadi ikon pariwisata di Gili Trawangan itu, sejauh ini masih tetap ditaati. Sebab untuk para kusir, diwadahi dalam koperasi. Sedangkan untuk menjaga ketertiban, setiap kusir juga harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) sebagai bukti ia berhak mengemudikan *cidomo*.

Akibat adanya pembatasan jumlah *cidomo*, sementara keinginan mengoperasikan *cidomo* untuk mengais rejeki juga sangat tinggi, harga kendaraan tradisional itu akhir-akhir ini melambung luar biasa. Untuk satu unit *cidomo* beserta kuda penarik ditambah ijin usahanya, bisa mencapai Rp.500 juta, alias setengah miliar rupiah. Padahal harga kendaraan serupa di Mataram, atau kota-kota lain di NTB, paling mahal hanya sekitar Rp.12 juta saja.

“Ada yang pernah menawar *cidomo*, kuda dan ijin usaha saya sampai setengah miliar rupiah, tetapi tidak saya lepas. Sebab kalau *cidomo* dan kudanya saya jual, lalu saya mau kerja apa. Kalaupun harus bekerja di bidang lain belum tentu saya bisa mengumpulkan pendapatan sampai sekitar Rp.250.000 pada hari-hari biasa, dan sekitar Rp.600.000 pada musim turis” jelas Ramli, salah seorang pemilik *cidomo* di Gili Trawangan.(Nilam)



Ilustrasi view penumpang *cidomo* dari balik kemudi.



"Pers Sehat Bangsa Hebat"

Tema HPN 2015



DERMAGA

1989 - 2015



referensi pelabuhan terkini